

ЦЕНТРАЛЬНОЕ ПРАВЛЕНИЕ РЕЧНЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПАРОХОДСТВ

И. А. ШУБИН

ВОЛГА
и
ВОЛЖСКОЕ СУДОХОДСТВО

(История, развитие и современное состояние
судоходства и судостроения)

МОСКВА :: ТРАНСПЕЧАТЬ :: НКПС :: 1927

Ленинградский Гублит № 14.558

Тираж 6.080 экз., 58¹/₂ л.

2-я типография Транспечати НКПС имени тов. Лоханкова. Улица Правды, 15.

Заказ № 305. Тираж 10 000 экз. Печать офсетная.
МПО «Первая Образцовая типография». 113054, Москва, Валовая, 28.

ПРЕДИСЛОВИЕ К КНИГЕ «ВОЛГА И ВОЛЖСКОЕ СУДОХОДСТВО»

Уважаемый читатель! Капитальный труд И. А. Шубина «Волга и волжское судоходство» вышел в 1927 году. Автор рассказал о зарождении и развитии судостроения и судоходства в Волжском бассейне—с древнейших времен до двадцатых годов нашего столетия. Книга имеет несомненную историческую ценность, пользуется большим спросом читателей, но стала библиографической редкостью. Вот почему принято решение о переиздании ее к юбилейной дате—150-летию Волжского пароходства.

За годы, прошедшие со дня выхода книги И. А. Шубина, Волжский бассейн продолжал развиваться, реконструироваться, насыщаться современным флотом. Правоммерно, хотя бы коротко, сказать о том, что представляет собой Волжское пароходство сегодня.

Преобразовались базы ремонта флота, судостроительные заводы—из небольших мастерских превратились в современные производства с крупными цехами, оснащенными новым оборудованием, станками с ЧПУ. Здесь есть все условия не только для проведения текущего и капитального ремонта судов и судовых механизмов, но и для строительства судов и производства различной машиностроительной продукции, другой коммерческой деятельности.

Важным звеном в транспортном процессе, обеспечивающим его четкий ритм, являются порты. Сейчас это современные предприятия с удобными причальными стенками, мощной перегрузочной техникой. На смену паровому флоту пришли мощные, большой грузоподъемности и пассажироместимости теплоходы. Сейчас рабочее ядро волжского флота насчитывает более 2500 единиц мощных буксиров, толкачей, сухогрузов, контейнеровозов, комфортабельных пассажирских лайнеров. Современные суда смешанного река-море плавания работают за пределами Волжского бассейна в Средиземном, Северном и Балтийском морях.

Главной гордостью Волги, конечно, были и продолжают оставаться ее труженики. Те, кто однажды избрал нелегкую профессию речника, остаются ей верны на долгие годы. Сколько знаменитых фамилий капитанов, штурманов, механиков, диспетчеров, докеров, судоремонтников и людей других специальностей можно было бы назвать! Сложилась целая династия волгарей—это уникальная особенность нашей профессии.

На их долю выпало немало испытаний—вспомнить хотя бы огненные переправы Сталинграда, где трудились волжские экипажи, рейсы под бомбежками фашистских самолетов!

Теперь у речников трудности другого порядка—болезненный переход к рыночным отношениям не мог не сказаться и на нашей отрасли. Сократился объем перевозок, осуществляемых Волжским флотом. Речники верны славным традициям, одна из которых—умение трудиться, несмотря ни на что, с полной отдачей сил. Уверен, что это поможет нам выстоять в трудное время и прийти к новому расцвету Волжского пароходства.

Истоки же этой традиции—в характере наших предков, в могучей силе великой русской реки, в чем ты, читатель, убедишься, прочитав удивительную книгу И. А. Шубина «Волга и волжское судоходство».

*Начальник Волжского объединенного
речного пароходства
В. В. Нефедов*



О Т А В Т О Р А

По первоначальному плану настоящая работа о Волге и волжском судоходстве была рассчитана приблизительно на два тома, из коих первый предполагалось посвятить истории судоходства и судостроения на Волге, а второй—обзору последовательного развития работы волжского флота и грузооборота Волги. В первом томе имелся в виду, в качестве вступления, краткий экскурс в историю самой Волги, как реки и как пути сообщения. Однако, в процессе работы этот экскурс разросся до очень значительных размеров, и в конце концов автор решил выделить его в особый том, который в настоящее время подготавливается к печати.

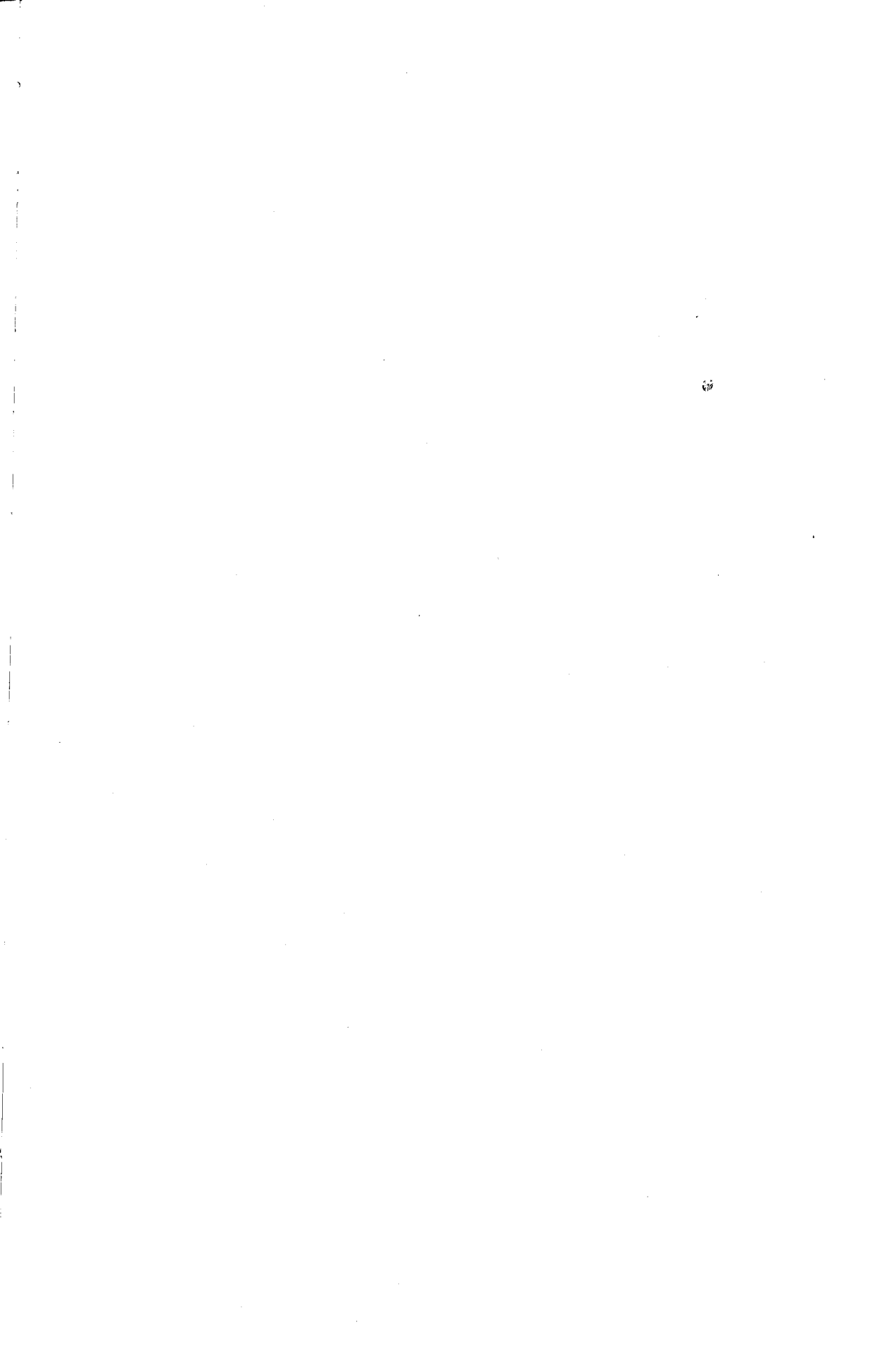
За счет выделенной части был раздвинут материал основной темы книги, особенно за последний период, характеризующийся появлением на Волге парового флота. Расширение было сделано отчасти применительно к нуждам школ водного транспорта, главным же образом в общих интересах исторического исследования, имея в виду, что до сих пор более или менее обстоятельных работ о волжском судоходстве у нас нет совсем, за последние же годы многие судоходные архивы, а с ними и исторические материалы, безвозвратно погибли на Волге.

В заключение нелишне отметить, что печатание книги происходило вдали от места жительства автора,—этим, главным образом, обстоятельством (при условии, что ряд дополнений делался уже в корректуре) объясняется довольно значительное количество опечаток и пропусков в книге, несмотря на полную серьезность и внимание, с которыми отнеслась к своей задаче 2-я типография Транспечати Н. К. П. С.

Большинство рисунков за паровой период судоходства взято из объявлений и указателей различных пароходных предприятий, будучи сделано в свое время преимущественно по фотографиям М. П. Дмитриева в Нижнем-Новгороде.

•

И. Шубин.



ВВЕДЕНИЕ

Первобытное судоходство. Возникновение судоходства относится к древнейшим временам человечества и, несомненно, не может быть приурочено к одному определенному месту. „По берегам рек, находящихся постоянно в движении,—говорит Элизе Реклю,—по берегам этих настоящих движущихся дорог открытие судов и способов передвижения по воде было, так сказать, уже предначертано заранее“.

Первая мысль о возможности плавания на судне могла возникнуть у первобытного человека при виде простого дерева, плывущего по реке, на которое, купаясь, взбирался он сам или его дети. Вторым шагом было сознание,—также, несомненно, добытое чисто эмпирическим путем,—что два сцепившиеся своими ветвями дерева устойчивее на воде, чем одно, и удобнее для помещения на них. Так естественно возникала идея о первом плоту.

Первобытные плоты. Конечно, первые плоты, сделанные человеком, были самого примитивного устройства и представляли из себя не что иное, как два—три дерева, искусственно связанные их же собственными ветвями. Такое сооружение не требовало особой изобретательности и широко практиковалось всеми первобытными народами, додумывавшимися до него в большинстве случаев самостоятельно, без заимствования друг у друга. Это подтверждается, между прочим, и самобытностью названий плотов у различных народов.

Первобытные лодки. От примитивного плота человек перешел постепенно к такой же примитивной лодке. Быть может, ему удалось найти древесный ствол с выгнившей с одной стороны сердцевиной, и, подчистив его изнутри, нашедший получал таким образом готовый челнок, которым и начинал пользоваться для своих передвижений; быть может, для этой цели человек употребил кору деревьев, которая легко снималась со сгнивших стволов в неповрежденном виде и также могла служить при известном приспособлении легким и удобным челноком.

От этих судов, изготовленных в значительной мере самой природой, был недалек переход уже к искусственному изготовлению их путем выдалбливания древесных стволов различными инструментами или при помощи огня. Такой переход совершился в несчетном количестве мест, у многочисленных народов,—первобытные челноки, выдолбленные или выжженные из одного древесного ствола, можно видеть положительно во всех странах.

По отдельным районам наблюдались некоторые промежуточные формы и типы первобытных судов—чаще всего в виде разного

рода плетеных корзин, обшиваемых мягкой древесной корой (берестой), а позднее шкурами животных, или обмазываемых каким-нибудь водонепроницаемым составом. Как увидим ниже, такие именно суда были в употреблении у древних славян, и возможно, что практиковались в свое время на Волге.

Управление первобытными судами. Управлялись архаические плоты и лодки первоначально палками, которыми человек упирался в дно реки или озера, в виду чего плавание совершалось по преимуществу около берегов, на глубоких же местах и при переправах чрез большие реки впереди судна плыл человек и тащил его за собой на веревке или же направлял сзади—с кормы (см. рис. 1, 5 и 6), но постепенно были изобретены весла и руль (кормовое весло), а еще позднее паруса.

Несомненно, первые паруса представляли из себя нечто совсем иное, чем употребляющиеся у нас ныне, и по всей вероятности делались, как и самые суда, из дерева—досчатые, подобно до сих пор употребляющимся в Китае, или вязаные из тростника, как в древнем Египте, или же шитые из тонкой рейки, подобно парусам манильских каботажных судов Филиппинского архипелага. Возможно, наконец, что они изготовлялись из звериных шкур, как рассказывается в греческом мифе о Геркулесе или как было у армориканцев во время походов Цезаря в Галлию.

Судоходство Древнего Востока. Из народов глубокой древности, среди которых судоходство получило особенное развитие, наиболее замечательны народы так называемого Древнего Востока, оказавшие несомненное влияние на первобытную судоходную практику всей Европы и, тем более, на судоходство Волги, близости от которой они жили и развивались и с которой в течение многих столетий имели постоянное соприкосновение через бесчисленных выходцев из Азии в Европу (см. наш I т.—историю р. Волги).

Принимая во внимание указанное значение Древнего Востока, мы считаем нелишним дать краткий исторический очерк начального судоходства важнейших из его народов, сыгравших, вообще, огромную роль в развитии человечества.

Самыми старыми и самыми могучими из народов Древнего Востока, как по своему военному устройству, так и по культурному развитию, были народы Двуречья (р.р. Тигра и Евфрата) и Египта. Уже начальное сознание человечества, поскольку оно выразилось в различных народных преданиях и легендах, именно здесь видело древнейшие центры цивилизации, а в Двуречьи, кроме того, и колыбель самого человечества, и позднейшие научно-исторические исследования как будто бы подтверждают справедливость этих преданий.

Восточные сказания о начале судоходства. Здесь же, на востоке, мы находим и первые упоминания о судоходстве—в сказаниях о так называемом „всемирном потопе“, к которому в этих сказаниях приурочивается и самое возникновение первого судна. Однако целый ряд деталей, фигурирующих в описаниях постройки этого судна, свидетельствует о том, что искусство судостроения уже было известно человечеству раньше.

Более подробно говорит о постройке судна во время „потопа“ открытое в конце XIX в. при раскопках Ниневии древнейшее

сказание первых насельников Двуречья— „жителей Шумира и Аккада“¹⁾. Сказание представляет из себя один эпизод в поэме, состоящей из 12 книг или, вернее сказать, песней, называемой по начальным ее словам „Когда вверху“ и написанной халдейскими клинообразными письменами на плитках из обожженной глины. Эти плитки, как гласят надписи на них, принадлежали библиотеке „Ашурбанипала, царя народов, царя земли Ашуровой“ (Ассирии), жившего лет за 650 (668—626) до начала нашей эры, самое же сказание „Когда вверху“ относится к незапамятным временам первобытных народных преданий, собранных и записанных „в славное царствование“ вавилонского царя Хаммураби, определяемое приблизительно на 1958—1916 гг. до нашего летосчисления.

В одной из предшествующих описанию потопа песней поэмы „Когда вверху“ рассказывается о путешествии героя поэмы Гильгамеша в страну „по ту сторону мертвых вод“, отделяющих землю живых людей от обители „блаженных, избавленных от смерти“. Там, на острове „у устатьев рек“, живет бессмертный мудрец Ут-Напиштим, спасшийся милостью бога морей Эа от потопа; этого мудреца, в конце концов, разыскивает Гильгамеш, переправившись через мертвые воды в ладье перевозчика Ур-Шанаби.

О постройке судна на время потопа Ут-Напиштим рассказывает Гильгамешу следующее:

Когда „сердце великих богов решило произвести потоп“, Эа был с ними и поведал их решение людям:

„Хата, хата камышевая! Дворец, дворец кирпичный!
Хата, внемли! Дворец, слушай!
О, муж из Суриппака, сын Убартуту!
Сруби дом, построй корабль²⁾.
Пускай он будет вытянут в длину,
Но одной ширины и глубины.
По морю пусти его плыть“...
На пятый день я начал собирать сруб корабля:
Борта его имели 120 пол (у)—локтей в высоту
И палуба имела столько-ж в ширину³⁾.
Я приделал нос и плотно скрепил (весь корабль).
Внутри его построил шесть деков,
Так что разделил весь корабль на семь этажей.
Затем я разделил (каждый этаж) на девять отделений
И всюду вколотил затычки от воды.
Я выбрал рулевое весло и сделал все, что нужно.
Шесть мер земной смолы употребил я на промазку щелей,
Шесть мер взял в запас на корабль....
Корабль был кончен, погрузившись в воду на две трети.
Всем моим имуществом я нагрузил его
И взял свою семью и домочадцев, и скотину, и зверей с полей
Взошел я на корабль и закрыл за собой дверь.
Шкиперу Пузур-Шадурабу я вверил дом-корабль со всем его добром⁴⁾.

1) Шумир или Суммер—южная часть Двуречья, Аккад—северная.

2) Т. е. построй корабль в форме дома (четырёхугольный).

3) „Библия“ определяет более точно размеры судна („ковчега“), а именно: 300 локтей в длину, 50 локтей в ширину и 30 локтей в высоту (кн. „Бытия“, гл. VI, ст. 15). Если считать библейский локоть в 21 дюйм (12 вершков), то это составит 525 фут. длины, 87½ ширины и 52½ высоты.

4) Перев. с немецкого перевода проф. Поля Гаупта.

Как можно видеть, в сказании приморского народа постройка и оснастка первого *корабля* описывается со всей точностью знания судоходного дела, вплоть до корабельщика или шкипера судна.

Согласно приведенного описания, „первый корабль“,—по выражению одного исследователя, „замечательный по своим размерам“¹⁾,—представлял собою тип речного грузового судна и имел форму четырехугольника с плоским дном, высокими бортами и крышей.

Можно думать, что такая форма судов была в свое время широко распространена на азиатских реках, и еще в начале XIX в. на Исети, Тоболе, Иртыше и Туре можно было видеть четырехугольные суда, срубленные на подобие простых изб. Они имели до 5 саж. в длину, 4 саж. в ширину и до 4 аршин в глубину, с крышей на два ската, поднятой на аршин или полтора выше бортов и опиравшейся на многочисленные брусья-балки. Основание судов состояло из четырех скрепленных венцов; кроме того, еще венцом скреплялось внутри днище судов, состоявшее из двойной внутренней и внешней обшивки. Толстые кокеры-шпангоуты располагались на расстоянии 3-х футов друг от друга. Управлялись такие суда чаще всего одной потесью, поднимали больше 20.000 пуд. груза и ходили только вниз по течению, самосплавом, большую часть в косвенном направлении, одним углом вперед.

Из других рассказов древнего Ашура, увековеченных клиническими письменами, выясняется, что один из старейших городов южной Халдеи Ур (ныне Мугейр) стоял некогда на берегу нынешнего Персидского залива и был цветущим морским портом, между тем как ныне он отделен от моря полосой наносной земли, шириной в целых 160 миль. По вычислениям ученых, основанным на точных наблюдениях рек Тигра и Евфрата, отложивших означенную землю, на этот процесс необходимо было свыше 9000 лет,—таким образом Ур мог быть приморским городом около 7500 лет до начала нашего летосчисления. И в это незапамятное время в Халдее было уже широкое морское судоходство!

Но еще более поразительным является то, что в XX веке до нашей эры в Двуречьи имелся уже законодательный кодекс, содержащий в себе целый ряд статей, относящихся к судоходству. Этот в высшей степени интересный кодекс,—вообще, первый из известных доселе законодательных актов человечества,—принадлежал вышеназванному вавилонскому царю Хаммураби и был открыт (на каменном обелиске) в декабре 1901 г. французской ученой экспедицией под руководством Ж. де-Моргана при раскопках древних Суз.

Кодекс Хаммураби признавал за судоходством государственное значение, в виду чего охранял и регламентировал его вплоть до мелочей и деталей в роде установления твердых цен на аренду судов и наем судовых команд²⁾.

1) Боголюбов: „История корабля“, т. I, стр. 2.

2) Кодексом определялся размер платы за постройку судов в зависимости от размеров судна, с гарантией прочности и долговечности постройки (ст. 234), предусматривались меры против кражи судов—от денежных высканий до смертной казни (ст. 8), определялся размер вознаграждения за потопление и порчу чужих судов и т. д. См. „Законы вавилонского царя Хаммураби“. Руск. перев. И. М. Волкова. М. 1914 г.

Древнейшее судостроение и судоходство народов Двуречья.

Какие первобытные суда строились в древних странах Двуречья, можно видеть из многочисленных барельефов, найденных здесь при раскопках. Оказывается; что вначале это были особого рода плоты и некоторое подобие лодок, сооружаемых из тонких бревен (или жердей), укрепляемых на надутых воздухом овечьих и козьих бурдюках.

На одном из вавилонских барельефов сохранилось изображение подобного плота, относящегося к такой седой древности, когда еще не знали употребления не только руля, но даже и кормового весла: небольшой, легкий плот направляет с кормы человек, плывущий на особом бурдюке (см. рис. 1),—способ плавания, практиковавшийся, несомненно, у всех азиатских народов и бывший одним из самых первых и древнейших способов перехода азиатами рек. На ассирийско-вавилонских барельефах имеется целый ряд изображений таких переправ через реки, притом не только простых людей в полном одеянии, но даже и вооруженных воинов (см. рис. 2 и 3).

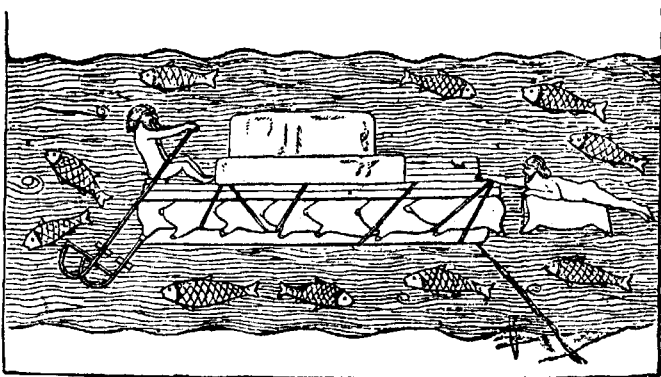


Рис. 1. Древне-вавилонский плот на бурдюках.

Всего удивительнее, что подобные описанному суда продолжают употребляться в Месопотамии вплоть до нашего времени, и когда в середине XIX века известному исследователю древностей Ассирио-Вавилонии, английскому полковнику Лэйярду ¹⁾, понадобилось отправить вниз по р. Тигру купленных им для Европы быков и львов, он принужден был нанять для перевозки их такие первобытные суда, конструкция которых насчитывает, может быть, десятки тысяч лет существования. Лэйярд описывает их устройство таким образом: „Шкуры взрослых овец и коз, содранные целиком (надрезов должно быть как можно меньше), сушатся и приготавливаются, с оставлением одного отверстия, в которое воздух впускается ртом прямо из легких. Затем берется плот, желаемой величины, из связанных тополиных брусьев, сучьев и тростнику, и к нему подвязывают бурдюки гибкими ивовыми прутьями. Судно готово и пускается на воду, при чем стараются, чтобы все шкуры лежали отверстиями вверх на случай, если бы понадобилось подбавить воздуху. Плот тогда нагружается тюками товара или пассажирской кладью. Подвигается же такое судно по воде посредством длинных шестов с прикрепленными к концам их лопастями из расколотого тростнику... Во время весеннего половодья или после зимних дождей небольшой плот проплывает из Мосула в Багдад в 84 часа или около того; но большим обыкновенно требуется от шести до семи дней. Летом, при

¹⁾ Austen Henry Layard. 1817—1893 гг.

мелководье, они нередко бывают в дороге почти целый месяц. По прибытии на место, их, разгрузивши, ломают и продают брусья, сучья и прутья с большим барышем. Шкуры моют и натирают составом, охраняющим их от гниения и трескания. Затем их везут обратно, на ослах или на собственных спинах, в Мосул или Текрит, где обыкновенно живут люди, занимающиеся этим промыслом“ (см. рис. 4).

Дальнейшим шагом вавилонского судостроения были кожаные суда, о которых рассказывал еще Геродот, видевший их лично и удивлявшийся им, как одной из главных достопримечательностей страны: „Теперь я приступлю к тому,—говорит он в своей книге 1-й,—что в этой стране после самого города (Вавилона) на мой взгляд наиболее достопримечательно. Суда их, плавающие по реке (Гинде,—ныне, по мнению Дж. Родлинсона и друг., Deyal'a, приток Тигра) в Вавилон, имеют круглую форму и целиком сделаны из кожи. В земле армений, что живут выше ассириян, они нарезавают ивы и делают из них бока судна, потом обтягивают их покровом из кож и делают подобие дна, не раздвигая кормы и не суживая носа, но придавая судну круглую форму щита; после этого все судно наполняют соломой, нагружают и спускают вдоль по реке. Груз состоит преимущественно из пальмовых бочек с вином. Судно направляется с помощью двух рулей двумя стоящими людьми; один из них тянет руль к себе, другой толкает свой руль от себя. Суда эти бывают и очень большие, и поменьше; наибольшие из них поднимают пять тысяч талантов груза¹⁾. В каждом судне помещается по одному ослу, а в судах большего размера по несколько. Пришедши на судах в Вавилон и распродавши груз, они сбывают также остов судна и всю солому; кожи навьючивают на ослов и отвозят их к армениям. Вверх по реке, вследствие быстроты течения, суда вовсе не могут плыть, поэтому-то и делают их не деревянными, а кожаными. По прибытии с ослами обратно к армениям ассирияне таким же способом делают себе новые суда“²⁾.

Н. Боголюбов в своей „Истории корабля“, приведя в извлечении это место из Геродота, прибавляет:

„Кожаные суда не редкость и в настоящее время. Их употребляют камчадалы, алеуты, эскимосы. Их употребляли норманы, галлы и, вообще, все народы, начинавшие свои прибрежные переезды. Поэтому из рассказа почтенного греческого историка позволительно усомниться лишь относительно формы судов: надо полагать, что длина их была несколько больше ширины, иначе их не было бы возможно управлять шестью, к тому же на такой быстрой реке, как Евфрат“³⁾.

Между тем, в памятниках древнего вавилонского искусства найдено изображение судна, в точности отвечающее описанию Геродота и, таким образом, вполне подтверждающее его рассказ.

Чрезвычайно характерное судно, как можно видеть на рис. 5, нагруженное тяжелыми камнями, стянуто по верху канатом для того, чтобы не расползлось от тяжести груза, и управляется двумя судовщиками посредством шестов.

¹⁾ Талант—26,196 килогр. = 64 ф. 13 в.

²⁾ Геродот, кн. 1,194.

³⁾ Н. Боголюбов: „История корабля“, т. I, стр. 6.



Рис. 2 и 3 Испуганная лодка на Сургайской.

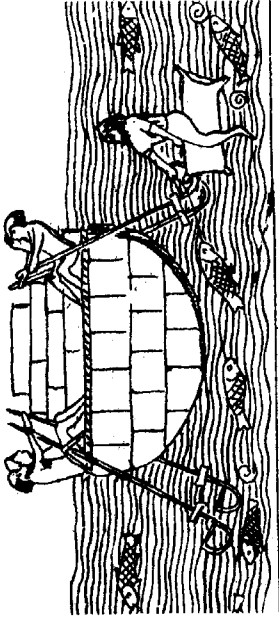
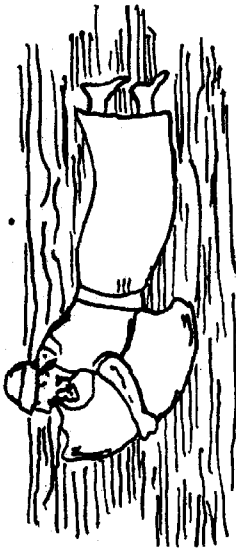


Рис. 5. Рыбное кабаровское судно

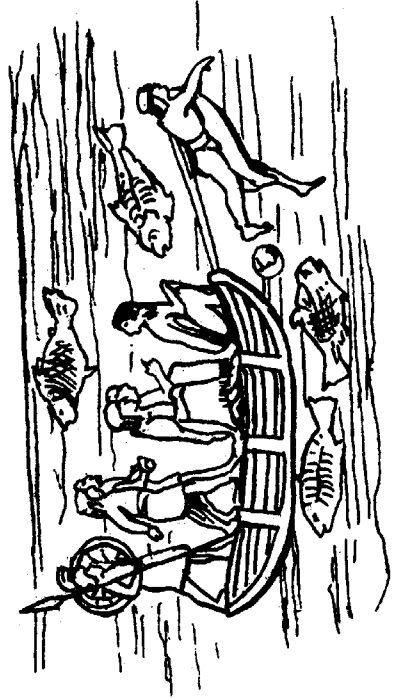


Рис. 6. Рыболовное горамное судно

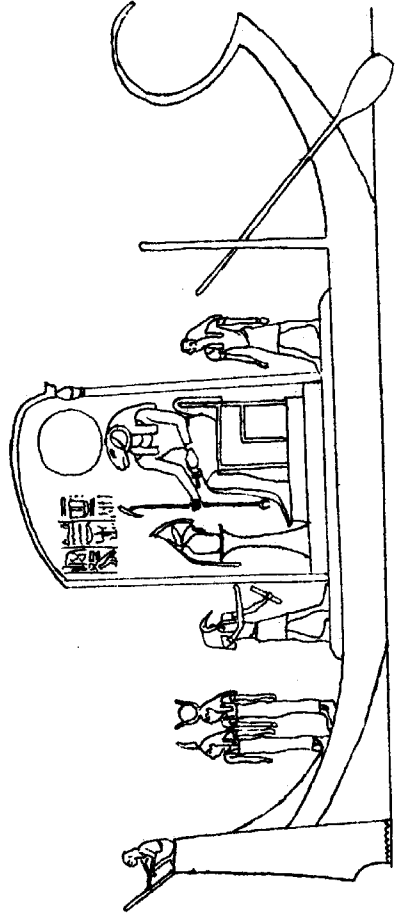


Рис. 9. Небесная лодка дора-самуа



Несомненно, однако, вскоре же выяснились те неудобства круглых судов, о которых говорит и наш цитированный выше автор, и вавилонские суда начали постепенно удлиняться, пока не получили обычную форму челнока.

Возможно допустить, что во всем этом улучшении типа судов пришел на помощь Ассирио-Вавилонии и опыт другой великой страны Древнего Востока—Египта, по крайней мере на одном из более поздних (ассирийских) барельефов имеется изображение целой флотилии лодок, очень напоминающих египетские тростниковые челноки о которых будет речь ниже (см. рис. 7).

В основе судна и при этом изменении формы оставалась та же плетенка, обтягиваемая затем кожей или же промазываемая каким-либо непронускающим воду составом.

Тот же Лэйярд видел подобные суда в Месопотамии, в низовьях Тигра: они были сплетены из тростника и промазаны очень тщательно горной смолой; размеры судов были небольшие, однако они поднимали до пяти человек.

С течением времени, вместо сплошной плетенки, из древесных ветвей или молодых тонких стволов деревьев стал делаться только остов судов, обшиваемый затем, вместо кож, тонкими досками.

Изображение такого судна можно видеть на рис 6.

Лэйярд полагает, что подобные лодки появились в Ассирии в самом начале XII в. до нашей эры и употреблялись до конца ассирийской монархии в III веке.

Наконец, еще позднее (а может быть, и одновременно с выше-описанными формами судостроения) в Двуречьи появились большие грузовые суда, сделанные из цельного дерева, на которых можно было плавать даже по морю. Такие суда представлены на фреске, изображающей транспортирование леса для дворца знаменитого царя „Ашур“ Саргона (VIII в. до нашей эры) (см. рис. 8).

Как увидим ниже, такие суда употреблялись в свое время и у всех других народов Востока.

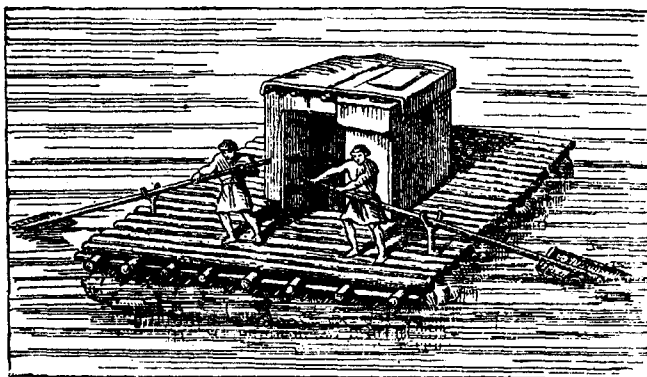


Рис. 4. Плот на бурдюках позднейшего времени.

Древний Египет и египетское судоходство. Древность существования и культуры оспаривает у Вавилона Египет, оставивший нам целый ряд сведений о своем первобытном судоходстве.

Судоходство в Египте достигло наибольшего в старом мире развития, и, по словам Геродота, речные и морские матросы составляли здесь особую касту, доходившую до 700.000 человек. Они держались замкнуто в своей среде и даже жили отдельно от других каст, при чем многие устраивали жилье прямо на своих судах. Праздники египтян обычно совершались на воде, для чего строились особые, богато украшавшиеся суда, в роде наших

современных яхт. Наконец, в древних могилах египтян, рядом со многими другими вещами из имущества умерших, очень часто находятся глиняные модели лодок,—очевидный признак необыкновенно широкого развития судоходства, а может быть, и особого почитания лодки.

Вообще, египтяне (как равно и вавилоняне, и многие другие народы древности) связывали лодку со своими религиозными представлениями: они считали небо морем, по которому ежедневно плавали в небесной ладье (или барке) с востока на запад бог-солнце и другие боги-светила, возвращавшиеся ночью обратно на восток по подземному Нилу, протекавшему в темной долине загробного мира (см. рис. 9).

В эпоху первой династии, которую большинство исследователей относят к началу IV тысячелетия до н/эры, Египет знал уже, повидимому, морское плавание, и один из ближайших преемников основателя этой династии, царя Мена, носил характерное народное прозвище—Бецау, т. е. корабельщика. Во всяком случае, древнейшие известные нам морские суда, принадлежащие Египту так называемого Древнего Царства (2900—2500 г. до нашего летосчисления), представляли из себя род первобытных низкорботных галер-унирем, т. е. с одним рядом весел.

Но для наших целей важны главным образом первобытные египетские суда, на которых египтяне плавали по р. Нилу и сведений о которых сохранилось, к сожалению, мало.

Так, Страбон (I в.) и вслед за ним некоторые другие классические писатели (Ювенал, Гелиодор) утверждают, что древнейшие нильские суда делались из связанных вместе глиняных черепков¹⁾, но, что это были за суда и как они строились, совершенно неизвестно. Самая возможность сооружения таких судов настолько трудно допустима, что невольно возникает вопрос, не есть ли сообщение Страбона просто недоразумение, вызванное теми глиняными моделями лодок, которые были находимы в древне-египетских могилах и о которых упомянуто нами выше.

Более обстоятельно говорит об египетских судах Геродот, но прежде, чем перейти к изложению его сообщений, мы считаем нелишним остановиться на рассказе по этому поводу Н. Боголюбова в его „Истории корабля“. Рассказ этот послужил основой для многих исследователей древне-египетского судостроения и нашел даже место в русском издании „Энциклопедического словаря“ Брокгауза и Ефрона (в ст. Н. Сергеева „Гребные суда“²⁾). Между тем, он содержит в себе целый ряд недоразумений, неточностей и явно неверных утверждений.

Н. Боголюбов, говоря о древне-египетском судостроении и, в частности, излагая свидетельство Геродота, говорит следующее:

„Почтенный историк оставил даже подробное и любопытное описание способа постройки судов египтянами... По его словам: «Из акаций египтяне выделывали брусья до двух локтей длины, складывали их вместе (в большем или меньшем числе), смотря по тому, какие размеры предполагали дать судну, и связывали

¹⁾ Strabo, XVII, p. 788; Juvenalis (I в.), XV, 126; Heliodoros (III в.): „Aithiopica“, 1, 31.

²⁾ Энцикл. Словарь, полут. 18, стр. 590—591.

в *шпангоуты* ¹⁾; затем обвязывали все длинными планками (связные пояса) или брусками с одной и другой стороны, а потом изготовленный набор обшивали папирусом. На таких судах ставили мачты и поднимали паруса также из папируса. Такие суда, — по словам его, — ходили даже в море, держась в виду берегов».

„О судах, строившихся из папируса, — продолжает далее автор, — упоминает и пророк Исаия. По словам Плиния, из него строились небольшие рыболовные лодки. Надо полагать, что подобного рода посудины употреблялись только бедняками и то на тихой речной или озерной воде. Впрочем, говорят, что на лодках из папируса охотятся за гиппопотами. О лодках из папируса встречается еще



Рис. 8. Транспорт леса для дворца Саргона I.

рассказ у Плутарха о поисках Изиды за прахом Озириса, но здесь мифическая сторона рассказа охраняет богиню вполне от всяких морских случайностей, и читателю можно оставаться спокойным за ее участь. Трудно поверить, чтобы папирус был во всеобщем употреблении при постройке египетских грузовых судов. Употребление его можно, пожалуй, допустить, как уже сказано, на обшивку небольших речных лодок и шитье парусов, но не более“ ²⁾.

В приведенной выдержке что ни слово, то неточность или полная неправильность.

Прежде всего, вся цитата из Геродота, поставленная Боголюбовым в кавычки, как будто бы это подлинные слова греческого

¹⁾ Курсив Н. Боголюбова.

²⁾ Н. Боголюбов: „История корабля“, т. I, стр. 20.

историка, совершенно не является таковой и, очевидно, взята автором из какого-нибудь вольного пересказа Геродота. В действительности Геродот говорит следующее:

„Суда египтян, на которых они перевозят товары, делаются из аканта ¹⁾, который по наружному виду очень похож на киринейский лотос и которого сок есть камедь. Из этого дерева приготавливают брусья, длиною в два локтя, складывают их друг с другом на подобие кирпичей и, чтобы придать им форму корабля, эти брусья скрепляют длинными и крепкими деревянными гвоздями. Когда, таким образом, приладят их в форме судна, то поверх кладут поперечные брусья (для палубы); ребер вовсе не делают, а изнутри законопачивают спай папирусом. Устраивают только один руль, который проходит через киль; мачту делают из аканта, а паруса из папируса... Таких судов у египтян огромное количество, и некоторые из них поднимают груз в несколько тысяч талантов весом“ ²⁾.

Как можно видеть, Геродот говорит определенно о деревянных, а не о папирусных судах.

Самая постройка этих судов объясняется Боголюбовым неверно: акантовые брусья не „связывались в шпангоуты“ и „не обвязывались затем (какими-то) длинными планками или брусьями с одной и другой стороны“, а сколачивались один с другим или пришивались один к другому в шахматном порядке („на подобие кирпичей“ при кладке) большими деревянными гвоздями, при чем постепенно выводилась желаемая форма судна.

Снимок с древне-египетского барельефа на рис. 10 наглядно рисует такой способ постройки.

Затем, Геродот совершенно не говорит об обшивке судов папирусом (разумея выделанные листы его, употреблявшиеся в качестве материала для письма), а о шпаклевке им швов судна, что являлось вполне естественным.

Наконец, и папирусные паруса нужно понимать, очевидно, не в смысле изготовления их из выделанных листов папируса, а из тех „рогож“, о которых говорит Геродот, описывая сплав египетских судов, и которые ткались из стеблей папируса. Кстати сказать,—по утверждению Брестеда,—„парусных судов (в Египте, вообще) было не много“ ³⁾.

О форме и размерах древне-египетских деревянных судов можно судить по их краткому описанию, помещенному в надгробной надписи Уэни, сановника, служившего трем фараонам—Тети II, Пиопи I и Мернере в середине XXIII века до начала нашего летоисчисления: „Я привез вниз жертвенную (каменную) доску... в таком грузовом судне: я срубил для него (камня) барку из дерева акации в 60 локтей в длину, 30 локтей в ширину, выстроив ее только в 17 дней“... Египетский локоть составлял приблизительно 11½ вершков, следовательно длина судна была около 14 саж. и ширина около 7 саж. Таким образом, древне-египетские грузовые суда в своих формах ушли повидимому, не так далеко от круглых вавилонских плетеных судов.

Между прочим, нельзя не остановиться и на утверждении Боголюбова, будто такие суда, по словам Геродота, ходили даже в море, держась в виду берегов. На самом деле Геродот говорит

1) Акации.

2) „История“ Геродота. Кн. II, § 97. Перев. С. С. М. 1877 г. Стр. 36—37.

3) Брестед: „История Египта“, т. I, стр. 32.

лишь следующее: „Когда Нил выйдет из берегов, то над водой бывают видны одни города, при чем они очень походят на острова Эгейского моря; весь остальной Египет представляет море, возвышаются одни города. Как скоро это случится, то плавают на судах уже не по руслу реки, а напрямик через равнину“ ¹⁾, и т. д.

О самых способах плавания на грузовых египетских судах Геродот пишет: „Такие суда не могут ходить вверх по реке; если нет благоприятного ветра, их тянут с берега. По течению же управляют ими так: употребляют решетку из тамариска, обитую тростинковой рогожей, и продырявленный камень, весом не меньше двух талантов; решетку, привязанную к судну канатом, пускают вперед по течению, а камень, также на канате, привязывается сзади. Решетка, следуя по течению воды, движется быстро и тянет за собою барис (так называют эти суда), камень же, который влечется сзади по дну реки, замедляет движение“.—Как увидим дальше, подобный способ плавания практиковался позднее и у нас—на Капе.

Кроме вышеописанных деревянных судов, в Египте употреблялись и упоминаемые Боголюбовым суда папирусные, в существовании которых совершенно напрасно сомневается наш автор. Суда эти действительно существовали и были, повидимому, самыми древними в Египте, широко распространенными в начальный период его истории. Но они представляли из себя нечто совсем иное, чем полагает Боголюбов. Папирусные суда строились (как и древне-египетские паруса) не из выделанного папируса,—который, конечно, не только не мог употребляться для каких бы то ни было поделок, вместо дерева, но и не был настолько прочен, чтобы служить обшивочным материалом, вместо кож,—а из стеблей папируса, связываемых концами в большие пучки и заплетаемых в середине на подобие узкой и плоской корзины, промазываемой затем, в целях водонепроницаемости, особой смолой ²⁾. Получался чрезвычайно легкий и в то же время устойчивый и красивый получелнок-полуплотик, с узкими и приподнятыми над водой кормой и носом, представлявшими толстые пучки туго стянутых концов тростниковых стеблей ³⁾.

Точный перевод с древней еврейской книги, известной под именем „Книги пророка Исаии“, на свидетельство которой ссылается сам Боголюбов, прямо и называет папирусные суда „тростниковыми“: „О, земля, в которой отбрасывается тень то с той, то с другой стороны, которая за реками Ефиопскими, посылающая послов по морю и в тростниковых судах по воде“ ⁴⁾.

Тростниковые челноки (как и говорят древние писатели) были особенно удобны для рыбной ловли и охоты, даже такой опасной, как на гишпопотамов, и в этих случаях употреблялись не только бедняками, как полагает Боголюбов, но и самыми богатыми людьми, вплоть до египетских царей. Наглядные картины такой охоты можно

¹⁾ История Геродота, кн. II, § 97. Перев. С. С.

²⁾ Кн. В. П. Максудов в „Истории Древнего Востока“ (Сиб. 1905 г.) утверждает, неизвестно по каким данным, что папирусные лодки изготовлялись „из коры стеблей папируса“ (т. I, стр. 369).

³⁾ Возможно допустить, что эти именно суда, обмазываемые каким-нибудь водонепроницаемым составом из глины, имел в виду и Страбон, говоря о судах из „глиняных черепков“.

⁴⁾ „Книга прор. Исаии“, гл. XVIII, ст. 1 и 2. Перев. с евр. текста. Изд. Британского Библ. О-ва.

видеть из снимков с живописных фресок на рис. 11-а и 11-б, дающих, кстати сказать, прекрасное представление и о самых папирусных судах, употребляющихся в Египте до настоящего времени (см. рис. 12).

Легкость тростниковых челноков была такова, что их свободно мог переносить на плече один человек.

Позднее, кроме вышеописанных своеобразных судов, в древнем Египте начали выделяться и более обыкновенные, выдалбливаемые из дерев или сооружаемые довольно оригинальным образом из досок.

Деревянная модель долбленной лодки, размерами 87 см в длину и 17 см в ширину, т. е. уже несравненно более совершенной формы, чем первобытные египетские суда, найдена в гробнице управляющего имениями Менхутотепа, между прочим, с очень оригинальным устройством руля (см. рис. 13).

Досчатые суда делались или целиком из досок, или из них изготовлялась только рама судна, заплетаемая затем камышом (папирусом) или ивой. Доски при этом загибались в носу и корме судна привязываемым к их концам канатом (укрепляемым на толстом коле развилком посередине судна), который постепенно закручивался всунутыми в него палками. Такая постройка судна или выделка рамы из него изображена на рельефе в одной гробнице близ Завист-Эль-Метин (см. рис. 14).

Отличительной чертой всех древне-египетских судов было сильное поднятие над водой носа и кормы, придававшее им особую легкость в движении и сохранившееся в Египте очень долгое время и в исторический период существования.

Финикийское судоходство.

Таковы две старейшие и давно угасшие цивилизации человечества, развивавшиеся параллельно и взаимно влиявшие одна на другую при неоднократном политическом объединении всего Древнего Востока в одну великую державу.

На ряду с ними огромную мировую роль в деле развития собственно судостроения и судоходства сыграла Финикия, которой, между прочим, некоторые исследователи приписывают и роль первой объединительницы Древнего Востока в лице загадочной империи Гиксов, признаваемых семитскими племенами, главным образом финикийцами и арабами (см. Брестед., История древнего Египта, т. I, стр. 229 и 230).

Древнейшие финикийские суда, надо думать, мало отличались от вавилонских и египетских первобытных лодок, но со временем финикийцы значительно усовершенствовали свой флот. Благодаря этому, по единодушному признанию исследователей—лучшему в древнем мире, флоту, а также своей неутомимой предприимчивости и особым колонизаторским талантам, финикийцы овладели торговлей всего известного в свое время света—от берегов Испании и Африки до отдаленных азиатских стран на востоке, основав целый ряд своих колоний, главнейшими из которых были Крит и Тир.

Герен ставит в особую заслугу финикийцам то, что „этот истине замечательный народ распространил свое владычество по известному в то время миру не набегами и победами (как другие тогдашние народы), но путями более мирными и, без сомнения, более надежными. Торжественное шествие Геркулеса Тирянина (было) ознаменовано не захватами городов и не разорением земель, как делали мидяне и ассирияне, но чрез продолжительное и систематически настойчивое устройство колоний, которые внесли за собою

земледелие и мирные искусства в среду грубых и варварских народов". Среди таких „мирных искусств“ далеко не последнее место занимало и искусство судостроения и судоходства.

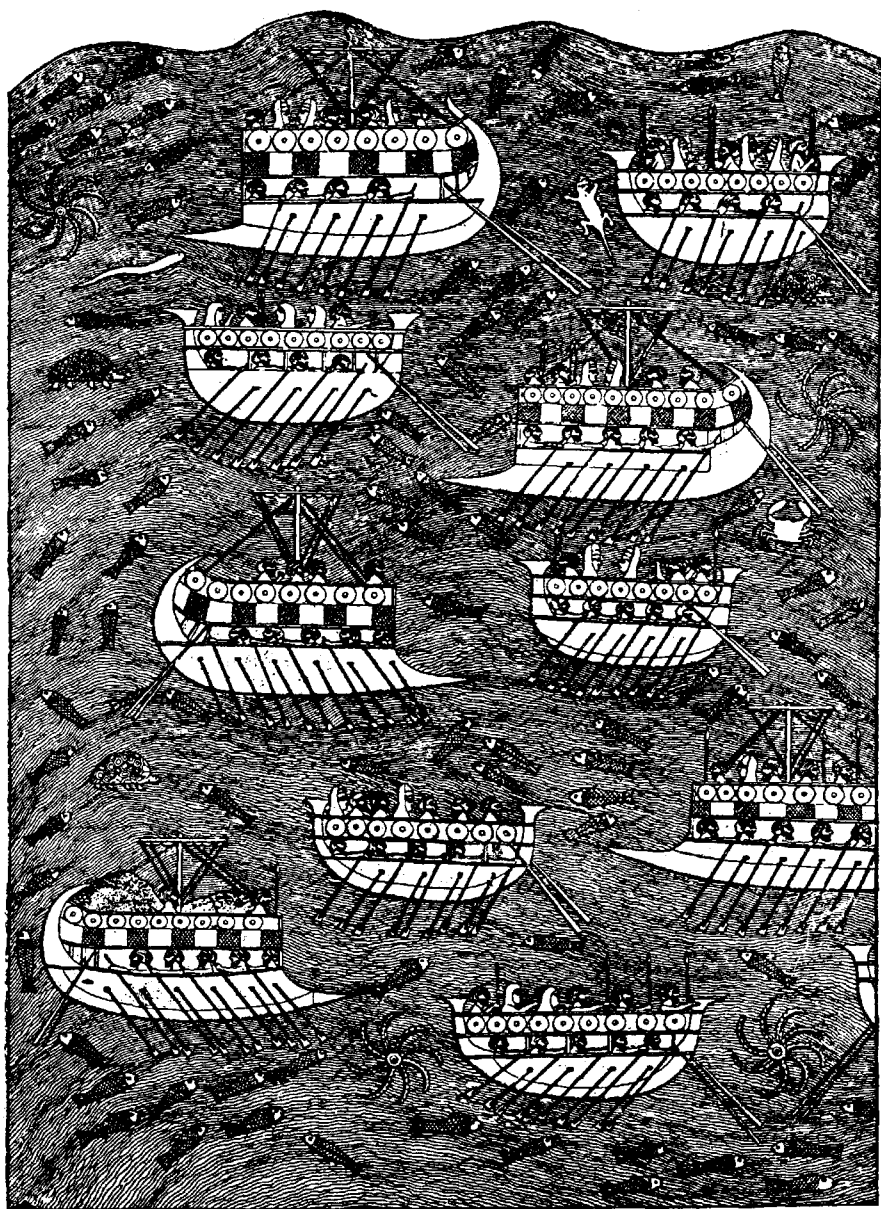


Рис. 15. Флот Санхериба.

Яркую картину развития финикийской торговли и финикийского судостроения в цветущую эпоху страны дает классическое место в так называемом „Плаче о судьбе Тира“ в книге, носящей имя „пророка Иезекииля“:

„О Тир, лежащий при море, торгующий с народами на многих островах! Тир, ты говоришь: я совершенство красоты. Пределы твои

в сердце морей. Борта твоих кораблей сделаны из сенирских (германских) кипарисов, а мачты из ливанских кедров. Из дубов васанских сделаны весла твои, а скамьи (с оправой) из слоновой кости с островов Киттим (Кипра). На паруса твои употреблялись узорчатые полотна из Египта; голубые и пурпуровые краски (для них) вывезены с островов Елисы (Греции). Жители Сидона и Арвада были у тебя гребцами; свои знатоки (вод) были у тебя, Тир,—они были у тебя кормчими. Старшие из Гевала и знатоки его были у тебя, чтобы заделывать пробоины твои. Все морские корабли и их корабельщики находились в твоих пределах и занимались торговлей... Ты торговал с Таршишом, потому что он изобиловал всякого рода богатствами: серебром, железом, свинцом и оловом... (Греция и другие страны) производили с тобой мену рабами, лошадыми, мулами, слоновой костью и черным деревом; (Сирия)—изумрудом, пурпуровыми вышитыми тканями, кораллами и рубинами; Иудея и земля Израильская обменивались пшеницей и медом, маслом и бальзамом; Дамаск за множество товаров твоего производства платил богатствами всякого рода: вином хельбонским и белою шерстью; Дан и Иован (Греция) выделанным железом, кассией и тростником; Дедан—драгоценными тканями для колесниц; Аравия и Кедар—ягнятами, баранами и козлами; (Шеба—часть Аравии) благовонием, драгоценными камнями и золотом; (Шеба, Ассирия и др.) голубыми материями, узорчатыми тканями, богато украшенными ящиками из кедр. Слава о тебе наполняла море¹⁾.

По тирским народным легендам основание древнего города на острове (откуда произошло и его название: семитское „Цор“—скальный остров) возводится к богам; первым человеком, вступившим на него, был герой Усос, который „приплыл к острову на бревне (плоте?)“, водрузил здесь два ментра и оросил их кровью жертвенных животных“²⁾. По другой легенде, остров, с двумя скалами, между которыми росла маслина, а на ней жил орел, плывал по волнам моря и должен был остановиться лишь тогда, когда кто-либо приплывет к нему и принесет в жертву богам орла. Это сделал „первый мореплаватель“ Усос, и остров встал у восточного побережья Средиземного моря (древнейшее поселение Тира было, действительно, на острове,—на материке находились только предместья и кладбища).

Таким образом, местное предание усваивало Тиру даже первенство в мореплавании.

То же утверждали позднее римские писатели Тибулл и Помпоний Мела. Впрочем, единодушия в этом вопросе у древних писателей не было. Так, Дионисий Пуник приписывал честь снаряжения первых морских кораблей египтянам, Гезиод—Эгине, Фукидид—Коринфу, Эфикус Истриот—лидийцам в эпоху Пиррона Великого.

Благодаря финикийскому судоходству, блага вавилонской и египетской культур были разнесены по всему старому свету, а у самих финикийян этот свет учился образцовому судостроению и судоходству. К глубокому сожалению, от финикийского судостроения не осталось никаких памятников, и мы можем только догадываться о нем по более поздним судам греков, римлян и друг. народов, несомненно, усвоивших себе уроки первых мировых мореплавателей.

Едва ли не самым древним в этом отношении изображением судов финикийского типа необходимо считать фреску с „флотом Сан-

¹⁾ Пер. из книги Андерсона „Угасшие цивилизации Востока“ (изд. Суворина. Спб. 1904 г.), стр. 120—121, дополн. по русскому переводу Библии.

²⁾ Боголюбов; „История корабля“, т. I, стр. 12.

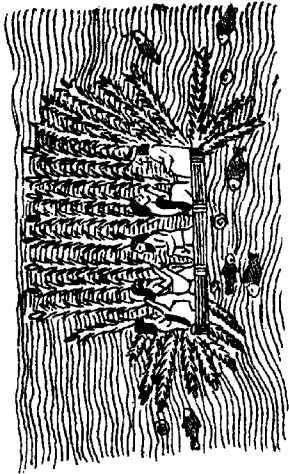


Рис. 7. Иссуго-бавиловское
временное судно.

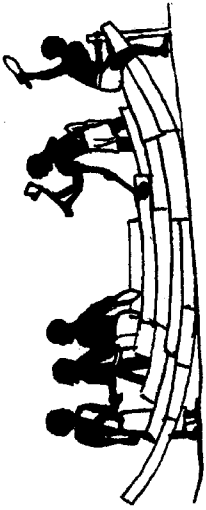


Рис. 10. Троицкая временная
"мачага".

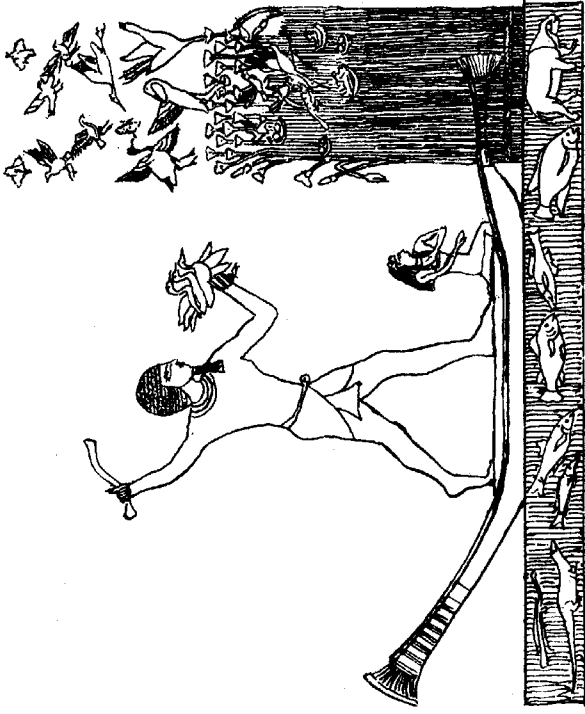


Рис. 11. Тамбушские ремески



Рис. 11. Тамбушские ремески

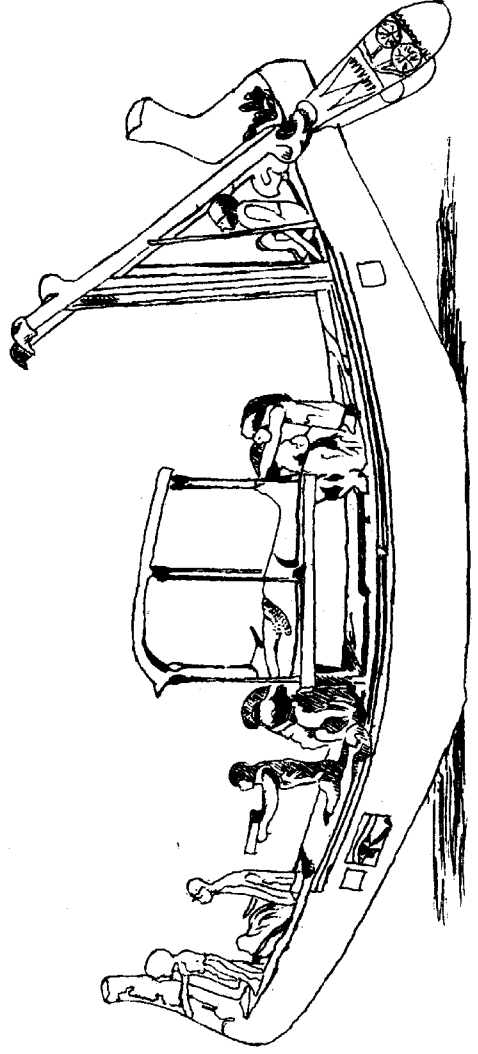


Рис. 13. Могель гербон. времен. лодка

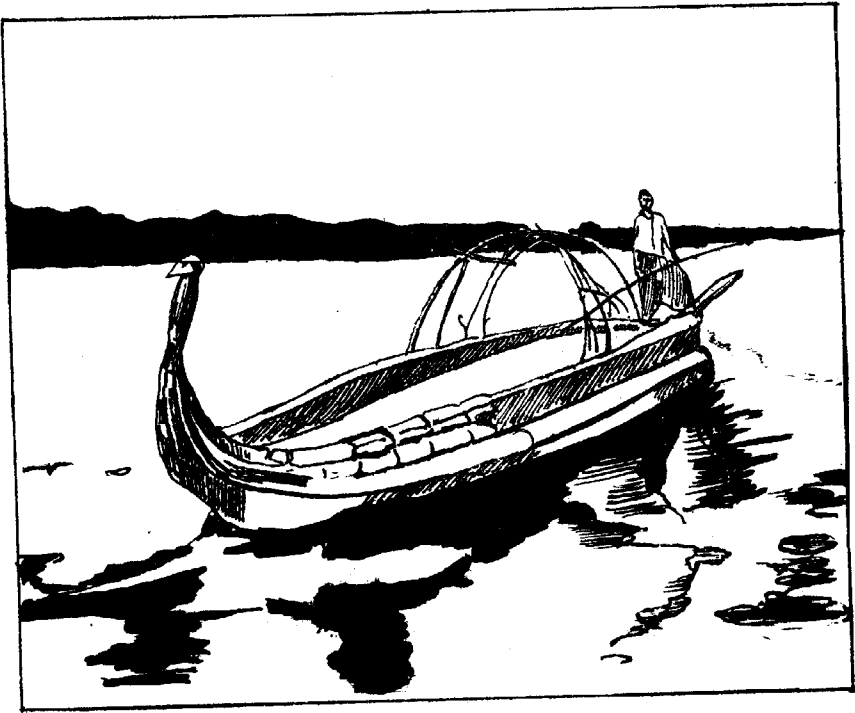


Рис. 12. Современная тростниковая лодка

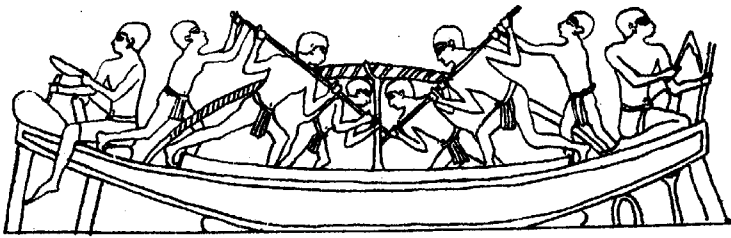


Рис. 14. Постройка судна в Египте.

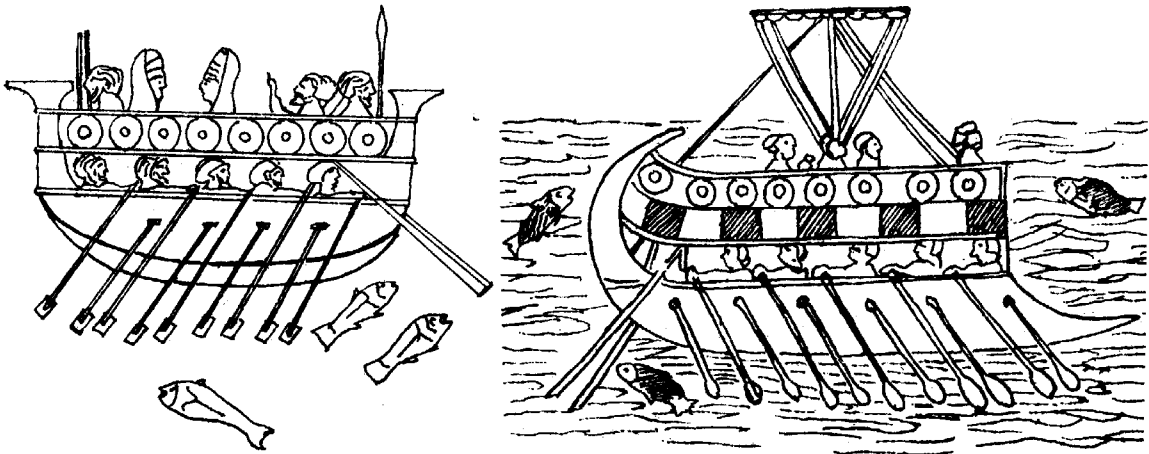


Рис. 16 и 17. Типы судов Санхсанда.

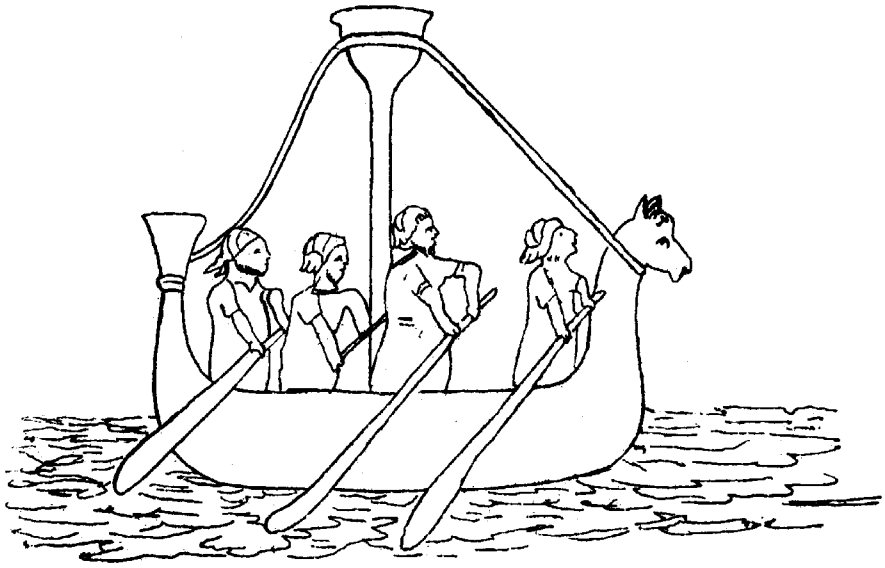


Рис. 18. Первобытное греческое судно

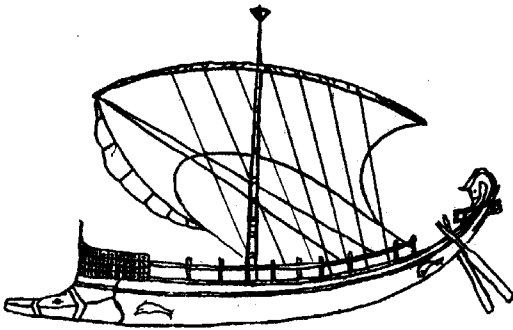


Рис. 19. Более позднее греческое судно.

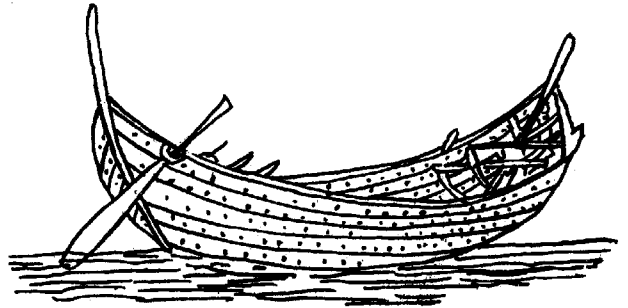


Рис. 22. Норманская лагза

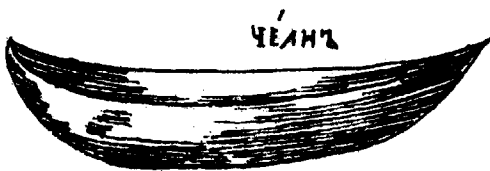


Рис. 23. Древне-русский челн



Рис. 26. Древнее изображение лагзы-голубуши

хериба“ (см. рис. 15), одного из знаменитейших ассирийских царей, жившего в начале VIII и в конце VII вв. до Р. X. Санхериб вызвал побежденных финикийцев в свою страну для постройки кораблей, на которых и совершил затем, спустившись по Тигру и Евфрату, морскую экспедицию в Персидский залив.

Суда Санхериба двух типов, но оба они—самые совершенные для своего времени по расположению весел: так называемые *диеры* или *биремы*, т. е. с двумя рядами весел.

Один тип судов, повидимому, специально финикийский, сделанный по сидонскому образцу (см. рис. 16): это—длинные и глубоко сидящие корабли с круглым килем, высоко поднятой кормой, загнутой на подобие древне-египетских галер, и с плоским, обрубленным прямо носом, снабженным остроконечным водорезом—тараном, крепко насаженным на киль. Весла расположены в шахматном порядке, при чем верхние опираются на борт корабля, а нижние вставлены в отверстия, сделанные в бортах. Руль состоит из двух длинных потесей, спущенных по обе стороны кормы. Во всю длину судна устроена палуба, укрепленная на вертикальных столбах и предназначенная для воинов и остального экипажа, а в некоторых случаях—для военных припасов. Мачта, прикрепленная к килю, поддерживается несколькими штангами, квадратный парус—реей которую можно, по желанию, поднимать или опускать.

Другие суда, построенные по халдейскому образцу, но с некоторыми усовершенствованиями, взятыми из финикийской практики (см. рис. 17), несколько меньших и более коротких размеров, без мачт и водорезов, с очень сильно поднятыми и кормой, и носом и с таким же расположением гребных и рулевых весел, как у первых судов. Масперо, давший подробное описание „Санхерибова флота“, утверждает, что носовая часть некоторых из этих судов, подобно кораблям Саргона, была украшена конскими головами, как бы в оправдание названия судов у многих древних народов „морскими конями“.

Не лишне отметить, что финикийцы имели свои колонии и на берегах Черного моря. Однако, о непосредственных сношениях их с Волгой и о прямом влиянии на волжское судостроение и судоходство сведений не имеется.

Греция и греческое судоходство. Повидимому, первой культурной страной древнего мира, завязавшей эти сношения, была Греция, по основанию черноморских колоний организовавшая обширную торговлю не только с непосредственно примыкавшей к этим колониям Скифией, но и с более отдаленными районами, вплоть до верхнего и среднего Поволжья.

Как нами уже отмечалось в I томе, древняя Греция была, вообще, первой страной, откуда начал распространяться по Европе свет знаний, среди которых, несомненно, не последнее место занимали и знания судоходства.

Данными сравнительного языкознания, мифологии и культуры устанавливается принадлежность древних греков к семье арийских народов, и первые начатки судоходных знаний и умений могли быть вынесены ими еще из общей прародины арийцев.

Однако, необходимо оговориться, что первобытные арийцы сами стояли в судоходном отношении очень низко и овладели им,

¹⁾ Maspero: „Lecturces historiques“, XIX, 266—277.

повидимому, уже в более позднее время,—может быть, даже по отделении от их общего ядра славянских племен. Первое доказываетя тем, что в одном из древнейших арийских памятников Зенд-авесте почти совсем не упоминается о судоходстве, а в Ригведе упоминается очень редко; второе—тем, что славянские названия судов являются в большинстве случаев самобытными и не имеют ничего общего с таковыми же названиями других арийских народов. Санскритское *пау*, староперсидское *pāvi* (ср. также зенд. *pāvava*—судоходный), греческое *πῆς*, латинское *navis*, баварское *паце*, старо-голландское *пац* совершенно не отразились ни в одном из славянских наречий. То же самое и с названиями весел: санскритское *aritra*, греческое *ἄρτριός*, латинское *remus*, средне-и верхне-немецкое *rieme*, староирландское *gam* совсем не известны славянскому языку.

Переселение греков на Морейский (ныне Балканский) полуостров, мало пригодный для земледелия по недостатку плодородной почвы и, напротив, очень богатый водой, начиная с многочисленных озер внутри страны и кончая морем, омывающим его берега, с бесконечным множеством заливов, бухт и гаваней, естественно, должно было возбудить в них интерес к судоходству и вызвать их гений на развитие судоходного дела. Наконец, этому способствовали и широкие сношения Греции с Древним Востоком, особенно с Финикией, царицей тогдашних морей: на семитическом востоке „детей Иаван“ (греков-ионян) знали веков за 14 до Р. Х., когда в свою очередь восток были основаны многочисленные колонии и торговые фактории на островах Эгейского моря и на самом эллинском материке.

По народным преданиям греков, первыми просветителями Морейского полуострова и основателями древнейших его городов были Кекропс, Кадм и Данай, вышедшие из Египта и Финикии за много веков до Р. Х. Поселившись на новом месте, они ознакомили туземцев с земледелием, ремеслами, искусствами и судостроением, а в Троянскую войну (в XII столетии до Р. Х.) греки, по тем же преданиям, могли уже выставить 1.184 военных корабля.

Начальными судами греков, как и других первобытных народов, были долбленые однодеревки и плетеные суда с рамой из тонких древесных стволов и прутьев, обтягиваемой затем снаружи шкурами. По одному из греческих мифов (записанному Виргилием) таким именно образом была построена лодка Харона, перевозившего на ней через р. Стикс души умерших в царство теней. О первобытных же деревянных судах греков некоторое представление может дать рисунок, взятый из книги Лэйярда (см. рис. 18).

Как можно видеть, судно было беспалубное, ходило под веслами и парусами и употреблялось, по всей вероятности, для военных целей, судя по тому, что на мачте его имеется беседка для пращников. Общая форма судна свидетельствует о близости его к первобытным судам ассиро-вавилонян, финикиян и критян, от которых, надо думать, греки и учились судоходству. Однако вскоре же они выработали свои собственные типы судов, легких и красивых, понятие о которых может дать рис. 19.

На ряду с первобытными лодками греки долгое время пользовались для плавания плотами, искусство постройки которых достигло со временем в Греции высокого совершенства. Общеизвестно описание такой постройки в знаменитом древне-греческом народном эпосе—„Одиссее“, относимой исследователями к IX веку до Р. Х.

Поэма говорит, как нимфа Калипсо начала собирать „хитроумного Одиссея“ в дорогу со своего острова:

„Выбрала прежде топор, по руке ему сделанный, крепкий,
Медный, с обеих сторон изощренный, насаженный плотно,
С ловкой, красиво из твердой оливы сработанной ручкой;
Острую скобель потом принесла и пошла с Одиссеем
Вместе во внутренность острова: множество там нахо-
дилось

Тополей черных и ольх и высоких, дооблачных сосен,
Старых, иссохших на солнечном зное, для плаванья легких.
Начал рубить он деревья и скоро окончил работу;
Двадцать он бревен срубил, их очистил, их острою медью
Выскоблил гладко, потом уравниал, по шнуру обтесавши.
Тою порою Калипсо к нему с буравом возвратилась.
Начал буравить он брусья и, все пробуравив, сплотил их,
Длинными болтами сшив и большими просунув шипами;
Дно-ж на плоту он такое широкое сделал, какое
Муж, в корабельном искусстве опытный, строит на
прочном

Судне, носящем товары купцов по морям беспредельным.
Плотными брусьями крепкие ребра связав, напоследок
В гладкую палубу сбил он дубовые толстые доски,
Мачту поставил, на ней утвердил поперечную райну,
Сделал кормило, дабы управлять поворотами судна,
Плот окружил для защиты от моря плетнем из раkitных
Сучьев, на дно же различного грузу из тяжести бросил.
Тою порою Калипсо, богиня богинь, парусины
Крепкой ему принесла. И, устроивши парус (к нему же
Все, чтоб его развивать и свивать, прикрепивши веревки),
Он рычагами могучими сдвинул свой плот на священное
море“ 1).

В приведенном описании чрезвычайно любопытно указание на первобытную попытку оградить плот от действия волн—путем обнесения его по краям плетнем из раkitных ветвей: это первый намек на постройку позднейших плоскодонных досчатых судов. Самый способ употребления плетневых заграждений был заимствован позднее у греков многими соседними народами, в том числе и славянами, у которых он сохранялся на б. наших западных реках вплоть до позднейших времен—конца XIX столетия.

Следует, однако, заметить, что, судя по данным языка, греки и по переселении в Морею не имели особенного влияния на судоходство славянских племен (по крайней мере восточных), несмотря на непосредственную близость поселения к некоторым из них и многообразное воздействие культурной страны, какой являлась Греция, в других областях жизни и духа, начиная с того же языка. Славянский язык, вообще, имеет тесную органическую связь с греческим и, при всем том, в судоходной области в нем можно отметить лишь несколько единичных заимствований и то сделанных, надо полагать, по преимуществу в более позднее время, когда греческое судоходство развернулось очень широко, и греки завели не только образцовый торговый флот, но и мощный военный.

1) „Одиссея“ в перев. Жуковского, песнь V.

ВОЛЖСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

и

СУДОХОДСТВО

Г Л А В А I.

ПЕРЕВОБЫТНОЕ СУДОХОДСТВО НА ВОЛГЕ.

Начало судоходного плавания по Волге и, вообще, пользования ею, как путем сообщения, теряется в незапамятной дали веков. Когда и кто спустил первое судно на нашу великую реку; где это произошло на ее протяжении; наконец, каково было первое судно на Волге,—для решения этих вопросов у нас не имеется никаких данных. Может быть, первобытный человек, по образованию Волги в конце ледникового периода, принес уже сюда известные знания и умения судоходства; может быть, научился судоходству здесь. В первом томе своей работы мы отмечали, что, принимая во внимание данные о питании первых насельников нашей страны,—наиболее интересные останки которых были найдены у Ладожского озера,—преимущественно рыбой во время метания ею икры, когда рыба подходила близко к берегу, можно полагать, что умений судоходства у них было еще немного. С другой стороны, однако, при тех же раскопках у Ладожского озера был найден архаический деревянный челнок, свидетельствующий о том, что с течением времени люди уже овладели искусством плавания.

Этот челнок, чрезвычайно интересный по своей конструкции, является древнейшим судном страны, сохранившимся до нашего времени, и, принимая во внимание свидетельство антропологии, что „длинноголовое“ племя Ладожского озера обитало, между прочим, и в Поволжье, можно с уверенностью полагать, что подобные суда плавали в свое время и по Волге.

К сожалению, первобытный челнок не сохранился во всей своей целостности,—значительная часть его была уничтожена вследствие невежественности рабочих при раскопках, и в большей или меньшей сохранности осталась только одна кормовая его половина (см. рис. 20).

Судно сделано из огромного,—по определению ученых, 200-х летнего в момент выделки,—дуба, который с течением времени принял от разложения почти черный цвет. Форма сохранившейся части ложкообразная, обработанная снаружи весьма правильно и ровно (в особенности там, где пришлось снимать дерево по волокну), с тупым, не сильно округленным обводом. Перпендикулярное измерение судна, от кромок бортов по наружной стороне днища,—63 см в конечности и 86 см в середине (миделе), к которой идет также правильное и ровное расширение. Кромка обвода в 8 см толщины; от нее начинается постепенное углубление внутрь судна, идущее двумя уступами на протяжении 53 см и опускающееся в конце до 10½ см. В этом месте—полукруглое, утолщающееся книзу ребро, в виде поперечной перегородки, оставленной при самой выделке челнока,—деталь, совершенно оригинальная по

сравнению с архаическими судами других стран, где такие поперечные крепления были обычно вставными, изготовляемыми (в виде „кор“ или „опруг“—шпангоутов) отдельно от самого судна. Ширина перегородки по верхней ее кромке 9 см, внизу же, в постепенно утолщающемся основании,—до 14 см.

За перегородкой начинается наиболее глубокая часть судна (от которой сохранился лишь небольшой кусок), опущенная до 23½ см и служившая, очевидно, для помещения пловца. Надо

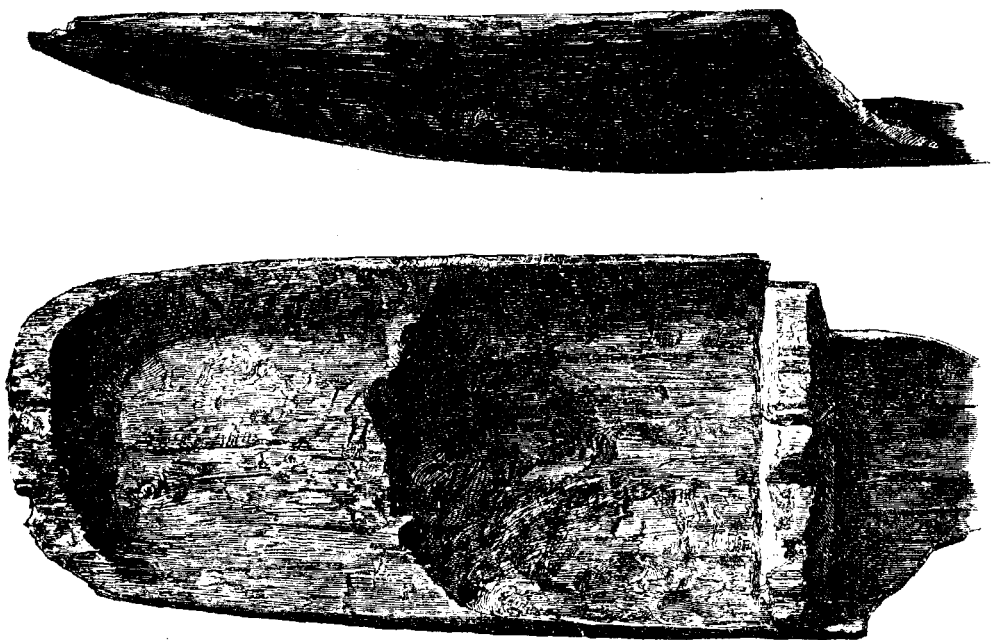


Рис. 20. Первобытный челнок севера России (побережья Ладожского озера).

полагать, что это среднее отделение было всего на одного, максимум—на двух человек и, несомненно, отделялось такой же, как в корме, перегородкой от носовой части судна. Проф. Иностранцев, давший первое описание „доисторического человека каменного века побережья Ладожского озера“, говорит, что вся длина челнока „должна быть измерена, по крайней мере, величиною в 350 см,“—при таком условии, если допустить, что размер носовой части был одинаков с кормовой (8 см кромка обвода + 53 см полость кормовой части + 14 см переборка, а всего 75 см), получим, что длина среднего отделения могла быть не более 200 см.

Толщина бортов и днища судна, в зависимости от неодинаковой глубины его полости, различна: в среднем отделении повсюду до 3 см, на корме—от 2 см по краям бортов до 12 см в днище. Последнее утолщение сделано, может быть, в целях получить кормовую часть более тяжелой, для придания остойчивости судну.

Каким способом изготовлено судно—выдалбливанием или выжиганием, с полной определенностью сказать затруднительно, так как оно все сильно обуглено от естественного процесса разложения при малом доступе воздуха. Кроме того, поверхность судна довольно сильно испорчена и водой, по которой судно некогда пла-

вало, и разными осадками после того, как было кинута человеком, и гниением во время пребывания в земле. „Подобная позднейшая обработка,—говорит проф. Иностранцев,—в высшей степени маскирует первоначальную поверхность челнока, и в особенности сильно во внутренней его части“. Во всяком случае, по мнению профессора, в обработке челнока, особенно наружной поверхности кормы, „необходимо допустить и участие огня. Такое заключение надо сделать, руководствуясь тем, что в корме дерево более сильно обуглено, в особенности в правой ее части. Здесь местами даже есть части пепла, набившиеся в клетки дуба и между волокнами, а равно и самое вещество дуба много рыхлее, чем в остальных местах“.

С другой стороны, если можно допустить при изготовлении челнока действие огня, то нельзя отрицать и употребления при этом некоторых режущих инструментов, очень примитивных по своему устройству, следы действия которых очевидны по многим признакам и, главным образом, по неровной обработке дерева под углом к расположению волокон. В этом отношении особенно интересна перегородка, обработка которой должна была вестись как раз перпендикулярно расположению волокон. „Здесь вся поверхность неровная,

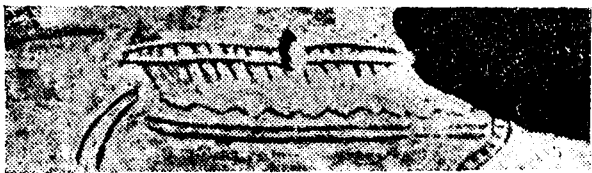


Рис. 21. Первобытный челнок юга России (деталь рис. на мамонтовом бивне).

бугристая, — говорит проф. Иностранцев,—местами еще сохранились следы от острого края инструмента, которым производилась обработка“¹⁾.

Таково первобытное судно нашей страны в северной ее половине.

На юге, ближе к греческим черноморским колониям, архаические типы судов были, по видимому, более совершенными.

При раскопках так называемой Кирилловской стоянки в Киеве,—относимой исследователями к древнейшим временам палеолитической эпохи,—найден мамонтовый бивень с вычерченными на нем разными фигурами, в том числе и изображением первобытного судна. Изображение представляет довольно красивую и глубокую беспалубную лодку, короткую и широкую, с тупым образованием носа и усеченной, немного подобранной кормой. По внешним очертаниям лодки можно предполагать, что она была уже не простой долбушкой-однодеревкой, а представляла более легкий тип водоходного сооружения, с основной рамой из дерева или обтянутой чем-то, или забранной тонкими поперечными досками (см. рис. 21).

Где именно и как широко был распространен этот последний тип судов,—надо думать, однако, относящийся ко второй стадии начального периода судоходства,—неизвестно.

Позднее первые насельники Поволжья, несомненно, хорошо усвоили искусство судового плавания, о чем можно судить по одному расселению их преимущественно вдоль рек. Прямых сведений о формах судоходства и о судах, употреблявшихся ими, до нас не дошло,

¹⁾ А. А. Иностранцев: „Доисторический человек каменного века побережья Ладожского озера“. Спб., 1882 г. Стр. 171—174.

но, имея в виду, что, согласно данным археологии и языка первобытных арийцев, из коих европейские обитали в северной Европе, а азиатские на Яксарте (Сыр-Дарье), ни та, ни другая ветвь не знала никаких орудий для плавания, кроме дуплистых деревьев и выдолбленных или выжженных челноков-однодеревков, надо полагать, что и различные племена, жившие между названными арийскими ветвями — в Поволжье, не ушли от них далеко вперед в деле судоходства и совершали его на самых примитивных плотах и лодках¹⁾.

¹⁾ Schrader: „Schprachvergleichung und Urgeschichte“ (Iena, 1833), в русск. перев.: „Сравнительное языковедение и первобытная история“ (Спб., 1886); Penka: „Origines Ariarum“ (Wien, 1833) и „Die Herkunft der Arier“ (Wien, 1836); И. Тейлор (в русск. перев.): „Происхождение арийцев и доисторический человек“ (М., 1897) и др.

Г Л А В А II.

ВОЛЖСКОЕ СУДОХОДСТВО В ПЕРВЫЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ПЕРИОД ДО ЗАВОЕВАНИЯ РУСЬЮ КАЗАНИ И АСТРАХАНИ.

(IX в.—середина XVI в.).

В дальнейшем, на протяжении нескольких столетий, в связи с историей колонизации Волги, на ней необходимо различать, по крайней мере, три главные группы населения, в которых развивалось судоходство: славянскую в верховьях Волги, финскую на среднем, верхней—на переломе среднего течения с верхним, и смешанную—различных азиатских племен и народов, выходцев с востока, преимущественно тюркского происхождения, в низовом и, частью, в среднем течении Волги.

Все эти три группы находились в известном, более или менее постоянном, общении друг с другом, сначала торговом, а потом, с продвижением славян на восток, и политическом,—несомненно, обмениваясь при этом взаимно опытом во многих отношениях, в том числе и в судоходном. С течением времени славянская группа все более и более брала перевес над своими соседями, пока не овладела всей Волгой, в искусстве же судоходства, повидимому, опередила их еще раньше.

Однако, в начале рассматриваемого периода преимущество было еще на стороне тюркской группы, занимавшей большую и важнейшую часть Поволжья, в виду чего мы с нее и начнем свой обзор судоходного дела на древней Волге.

О судоходной практике первых исторически известных азиатских выходцев на Волгу—скифских и сарматских племен—до нас не дошло полных и достоверных свидетельств. Надо полагать, что известные знания судоходства у них были,—иначе при движении в Европу они не смогли бы своими огромными полчищами, со всеми семьями, стадами и имуществом, переходить такие крупные реки, как Волга, Урал, Аму-Дарья и др. Но, с другой стороны, принимая во внимание, что они имели дело с реками лишь случайно, не живя оседло на их берегах, умения судоходства у них не могли быть высокими. По всей вероятности, сами они переплывали реки просто на конях или за конями на бурдюках подобно древним вавилонянам или позднейшим татарам, семьи же и имущество перевозили на плотах,—может быть, также устанавливаемых, по древневосточному обычаю, на бурдюках; может быть, устраиваемых из одного дерева.

Перейдя в южно-русские степи, в непосредственную близость к греческим колониям, скифы и сарматы со временем, несомненно, усвоили их судоходную практику и заимствовали от них как самые

способы судоходства, так и употреблявшиеся в то время греками речные суда.

Однако, на Волгу, по крайней мере коренную, низовую и в значительной степени среднюю, эти заимствования, надо полагать, проникали слабо и медленно, так как, при широком и почти не прекращавшемся движении азиатских кочевников с востока, Волга всегда была отрезана вновь надвигавшимися из Азии массами от непосредственных сношений с передовыми ордами, приходившими в соприкосновение с греками и постепенно культивировавшимися от них.

В другом положении было верхнее и, частью, среднее Поволжье, с тогдашними насельниками которых — финскими, тюркскими и, может быть, некоторыми славянскими племенами — Греция завела обширные торговые сношения чрез свои черноморские колонии, при посредстве ближайших соседей — скифов, а в некоторых случаях и непосредственно, открывая свои фактории и агентства в самой среде этих племен. Так, из приведенного нами в I томе свидетельства Геродота можно видеть, что такая фактория, носившая название Гелона, существовала в земле будинов.

Следом за Грецией широкую торговлю с Поволжьем организовала Персия, особенно в период Сассанидов (с середины 20 г. III в. по Р. X.). Есть некоторые основания полагать, что в это время Персией был открыт целый ряд торговых контор в районе верхней Камы, и этим обстоятельством объясняют, между прочим, многочисленные находки персидских монет эпохи Сассанидов при производимых в Покамье археологических раскопках.

Несомненно, что как греки, так и персы приносили с собой в Поволжье знания судоходства и судостроения, значительно более высшие, чем они были у диких, первобытных финнов и тюркских племен, и последние в известной степени перенимали и усваивали эти знания. Однако, точных данных о степени и формах этого влияния мы не имеем.

Несколько больше сведений, чем о скифах и сарматах, сохранилось о судоходстве кочевников последующего за скифо-сарматским периодом, но и эти известия крайне отрывочны и случайны.

Так, о гуннах имеется сообщение Приска Панийского, бывшего в составе византийского посольства к Аттиле, что гунны в Паннонии, где их видел Приск, употребляли для переправы через реки плоты и лодки-однодеревки. Можно думать, что ими же они пользовались и во время своего пребывания на Волге.

Волжские болгары и хозары, как мы уже отмечали в первом нашем томе, имели большой флот, на котором плавали по всему волжскому бассейну, начиная от Итиля (около нынешней Астрахани) до Белоозера, служившего крайним передаточным пунктом товаров с Волги на новгородские водные пути, и до далеких верховьев Камы — по пути в Югру, Самоядь и Биармию. С другой стороны, по системе реки Оки, через мордовскую землю, они перебирались волоками в днепровскую систему и доходили водой до Киева. Древне-арабские писатели говорят, что на плавание от Булгара до Белоозера (1.165 верст вверх по реке) восточные купцы употребляли обыкновенно до 3-х месяцев, от Булгара до Итиля (около 1.700 верст вниз по течению) — 20 дней, а на обратный, взводный путь до Булгара также приблизительно 3 месяца. Таким образом, вся путина от устьев Волги до

Судоходство кочевников последующего времени.

Белоозера требовала до 6 месяцев времени и обратное плавание— до 4 месяцев. Отсюда можно заключать, что хозарские купцы едва ли поднимались выше Булгара, болгарские же, несомненно, плавали по всей Волге,—подтверждение этому можно видеть и в самых сообщениях арабов, говорящих о плавании по верхней Волге только от Булгара.

О типах древне-болгарских и хозарских судов определенных сведений не сохранилось. Арабские писатели называют грузовые суда болгар и хозар, плававшие по Волге, просто „большими“. Наши летописи упоминают о болгарских и, вообще, восточных судах на Волге только однажды—под 1366 г., описывая набег на Волгу новгородских ушкуйников: по словам Новгородской летописи, ушкуйники избили под Нижним Новгородом множество татар, бесермен и ормен и уничтожили их суда—*кербаты, мишаны, баэты и пабусы*.

Между прочим, исследователь вопроса о русских водных путях и судовом деле в до-Петровской России, проф. Н. П. Загоскин, приведя этот летописный рассказ, делает на основании его вывод о „весьма видной роли“, которая „выпала в судьбах русского водоходного дела на долю элемента болгарского и, вообще, восточно-мусульманского“: „Восточная торговля,—говорит он,—оставила по себе в истории волжского судоходства следы и в некоторых названиях судов, из которых некоторые исчезли вслед за падением мусульманского господства на Волге, другие же пережили это падение, не только сохранившись на Волге но сделавшись достоянием и других речных бассейнов... К первым принадлежат судовые названия: «пабусы», «кербаты»¹⁾, «мишаны» и «баэты», ко вторым—«каюки» и «кербаты» (очевидно—карбасы)“²⁾.

Мы не можем согласиться с таким мнением относительно роли позднейшего востока в русском судоходстве: как увидим ниже, вообще славянам и, в частности, русским не приходилось учиться „водоходному делу“ у своих восточных соседей; скорее можно думать, что было наоборот—славяне несли с собой более совершенные знания судоходства, чем, по крайней мере, ближайшие к ним народы востока. Но относительно приведенных названий судов, повидимому, действительно нельзя сомневаться, что они восточного происхождения, кроме разве одного имени—*пабусы*, которое, можно полагать, однородно с более поздним судовым названием *буссы* или *бусы*—большие крутобокие суда с округленным дном, по мнению исследователей получившие свое название от греч. βούς—бык или от итальянского butzo—брюхо, вернее же всего от новогреческого buscha—кадь.

Наименование *кербаты* (кстати сказать, едва ли идентичное с названием *карбасы*, производимым лингвистами от греч. *κάρβος*) стоит в несомненной связи с корнем *кер* или *кар* (в значении *бежать*), очень часто фигурирующем на востоке в судовых названиях, фонетически чрезвычайно близких к рассматриваемому нами термину. Так, вогулы верхотурского округа называют свои суда *керель* (и *каль*),

¹⁾ Повидимому, поставлены автором в этой группе ошибочно, так как упоминаются ниже, во второй группе.

²⁾ Н. П. Загоскин: „Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России“. Казань, 1909 г., стр. 410—411.

березовские остяки—*кареб* (и *хань*), лумпокольские—*киреб*, татары в тобольском округе—*кирень* и *карать*, татары чацкие—*кирежь* и *кирень*, чулимские и кузнецкие—*кереб* (и *кебе*), енисейские—*керепь* (и *кемя*), телеуты—*кереб* (и *кеме*), калмыки—*керемь* и т. д.

Слово *мишаны*, производимое Н. Я. Аристовым от слова *миса*, издавна употреблявшегося в русском, польском и чешском языках в значении посуды (однор. со словом *судно*), чашки и заимствованного, надо полагать, от латинск. *mensa*—стол ¹⁾, нам кажется более вероятным сопоставлять с бухарским *миша* (персидское *мишя*, турецкое и ногае-татарское *меше*)—дуб, т. е. обычным на нашем юге обозначением большой лодки-однодеревки.

Названия *баэты* и *каюки* звучат определенно не по-русски, но установить их точное происхождение довольно трудно.

Баэты, может быть, бухарское же (а равно персидское и арабское) слово *батъ*—гусь, и тогда в приложении к судам может означать довольно большое и широкое судно вроде древне-русских стругов (кстати сказать, в других летописных списках, как увидим ниже, и стоящих вместо *баэты*), но вернее—это испорченное татарское *бат*—лодка, „дубок“, однодеревка.

Наконец, *каюк*,—широко распространенное название легких набойных судов по рекам как Европейской России, так и Сибири,—определенно восточного, в частности монгольского, происхождения, но, где и от кого непосредственно заимствовала его древняя Русь, неизвестно: с одной стороны, *каик*—обычное название легких перевозных судов на турецком Босфоре (откуда их переняли позднее вместе с самым названием черноморские и азовские казаки); с другой стороны, *каяк*—гренландская лодка эскимосов (по типу близких к монголам) и, наконец, *каюк*—общее название судна у сибирских монголов—тунгузов. Таким образом, Русь могла получить это название и с юга, и с севера, а может быть, и прямо с востока через татар или древних болгар. Последнее предположение имеет за собой тот лишний мотив, что слово *каик* до сих пор сохранилось у чувашей, черемисов и в форме *каи* у пермяков, т. е. у ближайших соседей, а может быть и потомков бывших волжских болгар, в первоначальном своем значении *птица* (ср. более позднее запорожское название судов—„чайка“).

Из приведенного краткого анализа названий судов на старомусульманской Волге можно видеть, во-первых, то, что эти суда не представляли из себя каких-либо оригинальных типов, а во-вторых, что, в связи с этим, и приведенные выше восточные названия их (кроме разве одного—*каюк*, сохранившегося даже до настоящего времени) совсем не имели особенно широкого распространения в древней Руси, как, повидимому, думал проф. Загоскин.

Подтверждением такого вывода может служить и то обстоятельство, что приведенные названия судов, как уже сказано, упоминаются в наших летописях всего один раз, в сравнительно поздний период XIV века и только в одной летописи—Новгородской. Тот же рассказ о походе новгородских ушкуйников на Волгу в Троицкой летописи не содержит в себе почти ни одного из этих названий. Троицкий летописец под 1366 г. говорит: „Пройдоша Волгой из Новагорода из Великаго 150 ушкуевъ Ноугородци разбойници ушкуйници, избиша Татаръ множество, Бесермень и Ормень в Новѣгородѣ въ Нижнемѣ, жен и детей, товар их пограбиша, а съсуды

¹⁾ Аристов: „Промышленность в древней Руси“, стр. 97.

их, кербати и лодьи и учаны и пабусы и струги, то все поськоша, а сами отъидоша в Каму“.

Однако мы не можем вполне согласиться по данному вопросу и с другим мнением, высказанным впервые С. А. Геденовым в его известном труде „Варяги и Русь“. Являясь убежденным сторонником так называемой славянской школы происхождения и названия Руси, Геденов и в вопросе о русском судоходстве остается на той же ультра славянской точке зрения, отрицая какие бы то ни было заимствования в этой области славяно-руссами у других народов. „Славяне охотно плавали по морям и по рекам,—говорит он,—в особенности Венды и Русь (черноморская Русь по преимуществу) отличались склонностью к мореходству. Они находили в своем языке все нужные слова для обозначения морских и речных судов, снастей и т. д. Но, сохраняя туземные названия для своих туземных кораблей, они (по крайней мере Русь) обыкновенно прилагали к кораблям иноземных народов названия, взятые из языков этих народов“. Таким образом, на Руси появились судовые названия: финские *лойва*, *laiwa*; германо-норманские *шнека* (скандин. *snaeka*, англосакс. *snacca*, средневеков. лат. *isnescia* или *ilnechia* герм. *Snack* и *Sneck*) и *буса*, *busse*; греческие *дроманы*, *кувары* или *кубары*, *оляди* и *скедиц* или *скеди* ¹⁾.

Вполне присоединяясь к сделанной названным автором общей характеристике славян в судоходном отношении, мы полагаем, что он все же слишком категоричен в утверждении, что Русь, вообще, не делала заимствований для обозначения своих судов и их принадлежностей. На основании многих данных, наоборот, можно думать, что Русь охотно пользовалась в деле судоходства чужим опытом, заимствуя, хотя бы на время или по отдельным районам, и иноземные названия судов, и их конструкцию. С течением времени конструктивные заимствования ассимилировались с собственным судостроительным опытом руссов, улучшались и совершенствовались русскими мастерами применительно к местным условиям плавания, а иноземные названия в большинстве случаев исчезали, заменяясь своими национальными. Для примера можно указать на приводимые самим Геденовым, как заведомо иноземные названия: а) *буса*, широко употреблявшееся у славяно-руссов в течение очень долгого времени (на Днепре вплоть до конца XIX века) и проникшее позднее даже на Волгу (вернее—на Каспий), и б) *шнека*, доселе живущее на нашем севере, в Беломорском бассейне; на также сильно распространенное в древней Руси название *учан*, которое Геденов, дабы остаться верным себе, вынужден был признать чисто русским, несмотря на несомненно восточное происхождение этого слова, на чем мы особо остановимся в своем месте ниже; наконец, на отмеченное уже выше судовое название *каюк*, сохраняющееся у нас до настоящего времени.

Судоходство печенегов, половцев и татар.

Чтобы покончить с вопросом о судоходстве восточных народов на Волге, упомянем кратко о позднейших азиатских кочевниках в наших степях—печенегах, половцах и татарах.

Все они стояли, повидимому, на самых низких ступенях судоходного развития, практикуя первобытные восточные способы пере-

¹⁾ С. Геденов: „Варяги и Русь“, ч. I, стр. 374.

прав через реки—на бурдюках или даже на мешках с сеном за лошадьми и на примитивных плотах.

О печенегах сохранились известия, что они даже плоты свои устраивали из воловьих и лошадиных кож, сшивая последние штук по 10 вместе и переплывая на таких сооружениях свои семьи и имущество. Если это сообщение не имеет в виду те же бурдюковые плоты или плетеные суда, обтягиваемые шкурами, подобно употреблявшимся вавилонянами, то надо полагать, что удивительные плоты из шкур видела на своих волнах и Волга.

О половцах уже определенно известно, что они употребляли суда двоякого рода: „большие деревья“, длинные и широкие, и „легкие суда, сделанные из древесных корней (или прутьев) и шкур“. Об этом говорит византийский правовед XI века Михаил Атталиат в составленной им летописи исторических событий с 1034 по 1079 г. по Р. Х., упоминая о половецких „*ῥόλοις μακροῖς καὶ λέμβοις ἀποπρόεμοις καὶ βύρταις*“, или, по латинскому переводу, „*lignis longis et lembis radicibus factis et pellibus*“ ¹⁾. Как мы увидим дальше, эти два типа судов были основными первобытными типами славян, и можно безошибочно утверждать, что половцы именно от них и заимствовали свои суда по переселении в каспийско-черноморские степи.

Наконец, татары учились судоходству также у наших предков, принеся с собой в Европу лишь самые элементарные умения в этом деле. Во всяком случае Русь и, в частности, русская Волга едва ли могла заимствовать от них что-либо в судоходном отношении, кроме разве немногих восточных названий тех же судов, на которых плавала сама.

То же нужно сказать и о финских племенах, ^{Судоходство финских племен.} из которых только мордва имела в свое время значительный флот и при помощи его вела торговлю с болгарами и хозарами. Мы уже отмечали в первом томе сообщения арабских писателей, что на судах „из земли Бертас“ (как называли арабы финнов и, в частности, мордву) привозились в столицу хозарскую шкуры черных лисиц, „самые славные и дорогие“; отмечали также то, что означенные суда были, повидимому, меньше плававших по Волге, так как они различались арабами от последних, называемых „большими“. Подтверждением этому может служить и то обстоятельство, что наиболее крупное мордовское племя Мокша, называвшая свои, сравнительно небольшие, ладьи *венчь*, позднее, — очевидно, переняв от славяно-русов более крупные суда *струи*, — усвоила их название *стружь* в смысле общего названия судна. Надо думать, что собственно мордовские суда были простые одnodеревки, широко распространенные в свое время на всех реках волжского бассейна, в лучшем случае — набойные лодки, о которых мы более подробно скажем ниже, при обзоре русского судоходства.

Едва ли не единственным воспоминанием о некоторой связи древне-русского судоходства с финским осталось в названиях: а) *лайбы* или *лойвы* — большой парусной лодки и б) *соймы* — килевого палубного (озерного) судна с круглым дном; но первое из этих названий, употреблявшееся на северо-западных наших реках, в непосредственной близости к Финляндии, совершенно не проникало на Волгу, второе же сохранилось здесь в применении к крупным (многорядным) грузовым плотам.

¹⁾ Ed. Bessier, Vonna, 1853.

Славяно-русское судоходство. Переходя затем к истории славяно-русского судоходства на Волге, не лишне, прежде всего, остановиться на старом споре исследователей разных школ и направлений о судоходных наклонностях и способностях славян.

Одно время среди наших историков преобладало мнение, что славяне, вообще, не были склонны к судоходству, долгое время совершенно не знали его и научились плавать на судах и строить их только в более позднюю эпоху, заимствовав необходимые знания от знаменитых северных „пенителей морей“ — норманнов-варягов. Увлечение этой „норманской теорией“ было так велико, что даже определенные свидетельства древних о морских походах славян и, в частности, руссов приписывались норманнам, так как славяне будто бы не умели плавать по морям. В настоящее время такие крайние увлечения миновали, но и теперь норманнам многие склонны приписывать в истории славянского судоходства значительно большее значение, чем это было, повидимому, на самом деле.

Влияние норманнов и норманское судоходство. Норманны,—под каковым именем были известны в древности германские племена, населявшие Скандинавию (Швецию, Норвегию, Данию, и Ютландию), неустрашимые моряки и страшные пираты, наводившие в свое время ужас на побережья почти всей Европы,—несомненно, были хорошо знакомы новгородским и приднепровским славянам, так как многократно пользовались для своих походов на Византию известным путем „из Варяг в Греки“. О первобытных норманских судах, образно называемых в скандинавских сагах „морскими конями“ и „морскими волками“, сохранились известия, что они были плетеные и обтянутые кожами ¹⁾, т. е. такие же, какие мы увидим дальше и у первобытных славян, вполне возможно—действительно заимствовавших их от норманнов. Так, Юлий Цезарь пишет, что в его время (I в. до Р. X.) бретонцы делали остов своих судов—киль и гнутые части—из легкого дерева, а стены сплетали из ивовых прутьев и обтягивали кожами ²⁾. По свидетельству Плиния, бретонцы ходили на этих судах даже в открытое море („до острова Мистиса“) ³⁾.

Тацит в своей „Германии“ дает некоторое описание самой формы первобытных судов свевов—предков датчан: „Корабли их отличаются от кораблей римлян тем, что нос и корма имеют у них одинаковое образование и таран, всегда готовый для нападения и оборонения; что весла у них не привязываются к бортам, а переносятся свободно с одной стороны на другую, и что парусов свевы не употребляют“ ⁴⁾.

С течением времени норманны научились, конечно, владеть и парусом; кроме того, они стали ставить на своих судах легкие деревянные башни или беседки, откуда метали в неприятелей стрелы и камни, но самое устройство судов и их размеры, повидимому, долгое время оставались прежними. По крайней мере, еще Эфикус Истриот в своей космографии, относимой ко второй половине IV века по

¹⁾ С. А. Геденов утверждает, что „норманны не знали кораблей из плетеных прутьев и кож“ („Варяги и Русь“, ч. 1, стр. 383),—очевидно, имея в виду уже более поздний период времени, в который появилось и самое название „норманнов“.

²⁾ Julius Caesar: „De bello gallico“.

³⁾ Plinius Secundus: „Bellorum Germaniae libri XX“.

⁴⁾ Cornelius Tacitus: „De origine, situ, moribus ac populis Germanorum“.

Р. Х., говорит „о северных народах“, что они употребляют суда, обтянутые кожами животных, высушенных предварительно на солнце или на очаге и затем промазанных смолою.

Однако, надо думать, что в IV в. норманны умели уже строить суда и из одного дерева, так как чрез какие-нибудь 100 лет они имели такие суда сравнительно очень высокого достоинства. Так, в Дании найден древний норманский бот, относимый исследователями северных древностей к V веку по Р. Х., поражающий совершенством своих форм, которые близко напоминают конструкцию современных нам шотландских клиперов. Судно имеет в длину 77 фут. (11 саж.), т. е. если не превышает, то во всяком случае не уступает своими размерами самым большим грузовым судам славяно-русов в первый период их исторической жизни (см. рис. 22).

Другой старо-норманский бот был открыт в Кенте близ Матгама (Matham). Судно, сделанное все из дуба, имеет в длину 63 фута и в ширину 15 фут., при чем по остаткам разных поделок на бортах и в днище можно полагать, что оно было полуналубным и имело мачту.

Наконец, третий, полудубовый бот, найденный в 1833 г. около Арунделя и хранящийся ныне в лондонском Британском музее, значительно меньших размеров—всего 35 фут. в длину и 4½ фута в ширину¹⁾.

Само собой разумеется, что при таком совершенстве судостроения норманны, входя в соприкосновение с славянскими племенами, не могли не оказывать на них известного влияния в судоходном отношении, однако влияние это, повидимому, не было большим и, надо полагать, ограничивалось только ближайшим к Скандинавии новгородским районом поселения славян. Такое предположение доказывается тем обстоятельством, что славяне и, в частности, славяно-русы, как увидим ниже, не заимствовали от норманнов почти ни одного судового названия и, вообще, были в своей судоходной терминологии совершенно самобытны, что являлось бы, конечно, невозможным при справедливости „норманской теории“.

Ряд других и более определенных соображений говорит, наоборот, об особой привязанности славян к воде и чрезвычайном умении пользоваться ею в своих интересах, в том числе и для целей судоходства. Сюда относятся: а) первоначальное расселение славян исключительно по рекам и, вообще, по водным путям сообщения, как мы видели это в обозрении истории славянской колонизации в Европе²⁾; б) постройка славянами древних „городов“ у воды, с открытыми подходами со стороны рек, озер и морей,—очевидно, для постоянного пользования водными путями и, в особенности, на случай отступления по ним от врагов, о чем свидетельствуют многочисленные „городища“ на всей огромной территории расселения славянских племен и, в частности, в волжском бассейне, особенно на крайнем востоке—по Каме и Вятке, в центре инородческого окружения славян; в) производство славянами обширной торговли, не редко с очень отдаленными странами, связанными с территорией славянской оседлости исключительно теми же водяными сообщениями; г) славяно-русские

¹⁾ Боголюбов: „История корабля“, т. 1, стр. 97—99.

²⁾ См. т. 1.

названия некоторых, отдаленнейших от первоначальных пунктов поселения славян, восточных и, тем более, северных рек, как, например, Двины, Печоры, Оби и др., что возможно только при широком развитии славяно-русского судоходства.

Наконец, об этом развитии судоходного дела у славян имеются и прямые исторические свидетельства, начиная с писателей греко-римского мира и кончая арабами и персами. Игнорировать эти свидетельства или перетолковывать их в ту или иную сторону можно только в крайнем увлечении предвзятой теорией, закрывая глаза на очевидные факты.

Так, Юлий Цезарь говорил о широком развитии не только речного, но и морского судоходства у славян-вендов или венетов— „великого народа“ (как называли их все древние римские историки: Цезарь, Плиний, Страбон, Тацит и Птолемей), занимавшего обширные пространства земель преимущественно в приморских странах и державшего в своих руках всю северную морскую торговлю¹⁾.

„Все города венетов,—рассказывает Цезарь о вендских племенах, живших в так называемой Арморике, по берегам Атлантического океана, между нынешними Бельгией и Голландией,—были расположены так, что, находясь на оконечностях мысов, вдававшихся в море, они были недоступны для войск, потому что прилив морской, случающийся по два раза в сутки, совершенно прекращал сообщение с сушею, корабли же могли подходить к стенам их только во время прилива, а с отливом они оставались бы на мели. Таким образом то и другое обстоятельство препятствовало осаде городов. Если после величайших трудов и усилий нам удавалось среди самых волн моря сделать насыпь и по ней достигнуть стен города, то осажденные, доведенные до крайности, во время прилива садились на суда, собранные во множестве, и со всем имуществом перебирались в ближайший город. Тут они защищались теми же, для них благоприятными, условиями местности“²⁾.

Знаменитый римский историк описывает даже самые суда венетов:

„Суда венетов,—по его словам,—имели следующее устройство и вооружение: днища у них более плоски, чем у наших (римских), для удобнейшего движения по мелям и низинам во время отлива, кормы у них весьма высокие и носы приспособлены выдерживать силу волн во время бурь. Эти суда во всех частях были сделаны из дуба и потому не боялись никакого удара. Скамьи для гребцов на них были из бревен в целый фут толщины, прибитых гвоздями в большой палец толщины (болтами). Якори были прикреплены не на веревках, но на железных цепях. Кожи зверей, тонко выделанные, служили им вместо парусов или по неимению льна и незнанию его употребления, или, что вероятнее, потому, что такие (кожаные) паруса способнее льняных могли служить к управлению столь тяжелыми судами и выдерживать порывы бурь, свирепствующих в океане. В стычке наших судов с судами венетов первые превосходили быстротой и легкостью движения, последние же, более приспособленные к местности и к силе бурь, во всех отношениях были удобнее и лучше наших. Крепкие бока венетских судов безвредно выносили удары носов наших судов, а высота их делала наши стрелы безвредными. Во время ветров суда венетские выдерживали их легко

¹⁾ О венетах или венедах (вендах) см. наш 1-й том.

²⁾ Caesar: „De bello gallico“, § 12. Перев. Клеванова. М. 1869 г.

и безвредно, оставаясь на мели во время отлива; для наших же судов все эти случайности были предметом опасений" 1).

Дальше Цезарь описывает решительную битву римского флота с венецким, состоявшим из 220 больших судов, сильно вооруженных всякого рода оружием, при чем римляне одержали победу только благодаря значительному количественному превосходству своего флота и, главное, совершенному безветрию в день битвы, вследствие чего тяжелые венецкие корабли не могли пользоваться парусами и свободно маневрировать, римляне же на своих легких судах окружали каждый неприятельский корабль несколькими своими, обрутали острыми косами их снасти и брали их на абордаж.

Из подробностей всего этого описания выясняется такое совершенство судостроения и судоходства венецов, что недаром римляне ставили их в этом отношении выше всех известных им северных народов—галлов, германцев и британцев.

К такому же выводу приходят и позднейшие исследователи данного вопроса—одни на основании лингвистических, другие—исторических данных. Так, проф. А. С. Будилович в своем известном труде „Первобытные славяне в их языке, быте и понятиях по данным лексикальным“ 2) выводит определенное заключение, что праславяне издревле жили в областях, изобиловавших водными системами, чем и объясняется то обстоятельство, что в VI в. по Р. Х., когда история застаёт их в качестве уже вполне обособившегося этнологического элемента, они „стояли выше всех других народов в искусстве обращаться в воде“ 3).

Известный славист А. А. Котляревский говорит, что „географическое положение (балтийских) славян у моря и торговая предприимчивость рано сдружили их с опасностями мореходной жизни и образовали из них отважных пловцов. Они имели многочисленный флот, состоявший из больших и малых кораблей, легких на ходу и нередко носивших значительное количество товаров, конных и пеших людей“ 4).

В частности, о судоходстве русских славян нами приведен целый ряд исторических свидетельств в первом томе нашего труда, всецело подтверждающих изложенные выше заключения. В дополнение к этим свидетельствам можно отметить показание летописи по Софийскому, Воскресенскому и Никоновскому спискам под 1032 г., что „того лѣта Улебъ иде на желѣзные врата из Новгорода, и вспять мало ихъ возвратишася, но мнози тамо погибоша“. *Железными же вратами* в древности назывались три северных пролива: а) между Новой Землей (кстати сказать, уже около 1500 г. отмечаемой на географических картах Западной Европы под этим русским названием) 5) и остр. Вайгачем (ныне Карские ворота); б) между островами Соловецким и Муксалмы на Белом море и в) между северной конечностью Мудьюжского острова на том же море и материком 6). По многочисленным известиям, новгородцы

1) Caesar, § 13.

2) Киев. 1878 г.

3) Будилович, стр. 283.

4) Котляревский: „Древности юридического быта балтийских славян“. Прага. 1874 г. Стр. 37—38 и 45—50.

5) Witsen: „Nord and ost Tartarye“, p. 928. Литке 1 с., стр. 13.

6) Литке: „Четырехкратное путешествие в Сев. Ледов. океан“. Спб., 1848 г., ч. 1, стр. 8.

плавали по Варяжскому (Балтийскому) морю еще ранее так называемого норманского периода нашей истории, а первый европейский путешественник, посетивший Новую Землю в 1556 г., Стефан Барраф нашел уже там суда русских промышленников, хорошо знакомых со страной и фарватером моря. Русские, по свидетельству Баррафа, были, вообще, опытные и смелые моряки, обладавшие хорошими судами, скорость которых при попутном ветре даже превосходила скорость английских судов.

Необходимо при этом отметить, что с течением времени славяно-руссы, оттесненные различными чуждыми элементами почти от всех морей, особенно развили свое речное судоходство, которое впоследствии на Волге получило мировую известность. Все исторические источники и исследования единодушно утверждают, что реки и, вообще, водные пути с незапамятных времен были излюбленными и очень часто единственными путями сообщения и передвижения руссов. Как известно, по водным путям прошла вся русская колонизация нашей огромной страны; в непосредственной связи с ними развилась также и вся наша торговля и промышленность. Обозревая самый древний период нашей истории, один из исследователей говорит, что уже к тому времени „русское племя в продолжении веков усвоило себе все привычки речного судоходства и выработало значительную сноровку, чтобы справляться с речными мелями и порогами“ ¹⁾.

Мы уже приводили древнейшие описания таких путешествий наших предков через днепровские пороги. ²⁾ Из этих описаний можно видеть, что руссам приходилось преодолевать чрезвычайные препятствия, зависевшие не только от природных условий (как пороги), но и от постоянной опасности враждебных нападений инородцев. Таково же было в то время речное плавание и повсюду: нерасчищенные для судоходства реки представляли множество препятствий в виде мелей, карчей и подводных камней, о которые разбивались и гибли суда; бури на озерах и в низовьях больших рек нередко уничтожали целые караваны; многочисленные волоки, через которые приходилось при далеких путешествиях перетаскивать и суда, и грузы, доставляли огромные трудности; наконец, бесчисленные разбойничьи шайки, как из местного оседлого населения, так и из разной пришлой гольтыбы, залегавшей дороги, по словам нашего былинного эпоса, целыми „таборами“ и делавшей их совершенно „непроходимыми“ и „непроезжими“,—все это создавало условия, при которых приходится только удивляться необычайной энергии, отваге и искусству, с какими преодолевались русскими судоходцами все перечисленные препятствия.

Само собой понятно, что сколько-нибудь дальние плаванья при таких условиях были возможны только целыми дружинами или караванами, и что древне-русские судоходцы, с какими бы мирными целями они ни направлялись, были всегда вооружены, как говорится, с головы до ног и готовы каждую минуту превратиться в воинов. „Как одно из наиболее даровитых и предприимчивых арийских племен,—говорит Д. И. Иловайский,—Русь с одинаковым успехом предавалась мирным и воинственным занятиям, грабежу и торговле, сухопутным и морским предприятиям; дружинники русские с одинаковой отвагою владели конем и лодкою, мечом и парусом. Их смелые судовые походы

¹⁾ Иловайский: „История России“, т. I.

²⁾ См. т. I.

по рекам и морям не замедлили сделать громким русское имя на востоке и западе“¹⁾. „Старинному русскому купцу,—замечает проф. Загоскин,—в его длительных плаваниях по морям, озерам и рекам, с тяжелым переволачиванием судов или перегрузкою их на волоках и перекатах, доводилось пребывать постоянно на стороже, то от разного рода кочевников и инородцев, то от своей же братьи—русских лихих людей. И, вот, вырисовывается одна характерная черта древнего русского купца: он настолько же купец, насколько и воин; он в равной мере владеет и веслом, и мечом; он настолько же опытен в торге, как и в ратном деле. При своих передвижениях из края в край, от города к городу, от одного торжища к другому,—не говоря уже о трудных поездках за море,—купцы соединялись обыкновенно в целые полувоенного характера караваны, каковые еще в XVIII и в первой половине XIX в. наши деды и отцы могли встречать на Волге и которые в древней Руси были неизбежною обстановкою каждого сколько-нибудь далекого и сомнительного плавания“²⁾.

К этому надо прибавить известные отрицательные черты древнерусского „гостя“—дружинника, сложившиеся в тяжелых и полных опасностей условиях его жизни и деятельности: грубость и жестокость нрава, склонность к обману и коварной хитрости, а в подходящей обстановке широкий, бесшабашный разгул, чтобы понять то отрицательное отношение, граничащее со страхом, какое проявлялось к нему в более культурных странах, вроде Греции, которое уже отмечалось нами в первом томе нашей работы.

С другой стороны, сама древняя Русь, плоть от плоти которой был „удалой молодец“ купец-воин, гордилась его богатством, отвагой и умением выходить из затруднений и опасностей, запечатлев такое отношение к нему в красочных „старинах“—песнях о „Садко-купце, богатом госте“, полных роскошной, чисто восточной фантастики.

По одной из этих старин, Садко—„гусельщик“, дивный музыкант, получающий первые средства для торговли при помощи водяного царя Ильмень-озера в благодарность за свою игру. Позднее этой же игрой он услаждает морского царя, в подводное царство которого попадает, будучи принесен, по жребию, в жертву разгневанному божеству в одно из своих морских торговых путешествий, для которого снаряжает „тридцать караблей, тридцать черных“. Морской царь в благодарность за игру выдает за него девицу-красавицу из своего подводного царства, но Садко в конце концов спасается из подводного плена при помощи исконного покровителя моряков Николы-угодника и возвращается в Новгород, где и встречает свои „карабли“ с несчетной казной.

Мы не будем останавливаться на общеизвестных подробностях этой былины, разработанной на основе целого ряда разнообразных источников, как чисто русского, так и иностранного происхождения.

Гораздо интереснее для нашей цели другая былина о Садко, рисующая его, в полном соответствии с вышеочерченным типом древне-русского судоходца-воина, „удалым молодец“ и связанная непосредственно с рекой Волгой.

„Гуляль“ Садко-молodeц двенадцать лет „по славной матушке Волге-реке“,—„со вершины (гулял) и до устья еѣ аи нижнея царства астраханскова, и „никакой над собой притки и скорби“ не видывал.

¹⁾ Иловайский: „Исторические сочинения“, ч. II, стр. 8. М. 1897 г.

²⁾ Загоскин, стр. 39.

И вот, стосковавшись по Новгороду, он прощается с великой рекой и благодарит ее за покровительство и ласку: „отрезалъ (он) хлеба великой сукрой, аи солью насолилъ ево, в Волгу опустилъ: а спа-сиба тебе, матушка Волга река!“ Тут „проговорить ему матка Волга река: аи гой еси удалой доброй молодець, когда придешь ты во Новгородъ, а стань ты под башню проезжую, поклонися от меня брату моему а славному озеру Илменю“. Садко исполняет поручение Волги, и тут приходит к нему „от Илмень озера удалой доброй молодець“ и в благодарность за волжский привет ведет ему закинуть в озеро три невода. В первом неводе Садко получает все „рыбу мелкую“, во втором „рыбу красную“, в третьем „белую рыбу в три четверти“. По прошествии трех дней вся эта рыба в погребях Садко превращается в деньги: „котора была рыба мелкая, те-та ведь стали деньги дробныя“, а „где была рыба красная, очутилась у Садко червонцы лежат“, где же „была рыба белая, аи тут у Садко все монеты лежат“. Неожиданно ставший несметным богачем, Садко идет к Илмень—озеру и „бьет (ему) челомъ, поклоняетца: батюшко мой Илмень озеро, поучи менѣ жить в Нове граде“. И Илмень-озеро, действительно, дает ему совет, по исполнении которого Садко становится почетным „богатым гостем“ Нова города. ¹⁾

В приведенной былине очень ярко обрисована гулевая, но и полная опасностей и приключений, жизнь древне-русского судоходца-повольника, со всей его любовью и привязанностью к реке и одновременно полной зависимостью от нее и случайностью удачи, богатства и благополучия.

Типы судов.

Переходя затем к вопросу о судах, на каких плавала в древности Русь по Волге и ее бассейну, необходимо, прежде всего, установить, что в то время волжское судоходство не было так изолировано от других речных бассейнов, как это существует ныне: сравнительно легкие суда древних руссов давали возможность переносить или перетаскивать их по волокам из одной реки в другую (может быть, при помощи лыж, катков или даже подставных колес, как это наблюдалось в более позднее время), и наши предки совершали свои путешествия на таких судах из конца в конец страны. Отсюда естественно вытекают два основных положения, которые следует иметь в виду при обозрении древне-русского судоходства и судостроения на Волге: 1) что тогдашние суда не могли быть ни слишком большими по своим размерам, чтобы свободно проходить по верховьям мелких рек, служивших соединительными звеньями различных речных бассейнов, ни слишком громоздкими и тяжелыми, чтобы их можно было без особых затруднений перетаскивать по водоразделам рек, иногда на значительные расстояния; 2) что самая конструкция их, а равно и названия, не должны были иметь больших различий на отдельных реках, почему, знакомясь с ними в том или ином речном бассейне, из которого дошло до нас больше сведений, мы тем самым будем знакомиться и с судоходством на Волге. При всем том, однако, надо вперед оговориться, что у нас, вообще, очень мало сведений о древне-русском судоходном деле, и к тому же многие из этих сведений иностранного происхождения, при общем же слабом знакомстве иностранцев с древней Русью к ним приходится

¹⁾ Изложено по „Сборнику Кирши Давилова“. Спб. 1901 г., стр. 111—115.

относиться с большой осторожностью. В виду этого историю древнерусского судоходства приходится писать не столько по точным и определенным фактическим данным, сколько по догадкам и материалам, доставляемым такими науками, как сравнительное языкознание, археология и этнография, которые, к тому же, по многим вопросам и сами далеко не сказали еще своего последнего слова.

По данным сравнительного языковедения, древнейшими названиями судов у славян, усвоенными ими еще в прародине, до разделения на отдельные племена, были *челн* и *ладья*.

Однако, не может быть сомнения в том, что оба эти названия, свидетельствующие уже о некотором развитии судоходного дела, не были первоначальными обозначениями архаических славянских судов, которые носили какие-то другие наименования. К сожалению, история не сохранила нам тех наименований, и мы можем о них делать лишь те или иные предположения.

Прежде всего, надо полагать, что начальные судовые термины были более общими и более примитивными, имея точкой отправления материалы, из которых выделялись тогдашние суда. Первым таким термином было, по всей вероятности, слово „кора“ или какое нибудь производное от него, вроде *корна* (корзина), *короб*, а может быть и *корабь* (позднее *корабль*).

Слово „кора“, общее по корню для всех славянских языков и наречий и существующее во многих иностранных языках (особенно арийской ветви), имело несомненное и, надо думать, продолжительное применение в первобытной судовой номенклатуре славян, и по значению производных от него слов в различных наречиях можно проследить всю историю развития архаической лодки наших предков. Вот краткая справка о сравнительном значении слов: а) „кора“, б) „короб“ и в) „корабль“ в различных языках и наречиях:

1. Славянские наречия.

Наречия и языки.	„КОРА“.	„КОРОБ“.	„КОРАБЛЬ“.
Славяно-русское.	<i>Кора</i> , уменьшит. <i>корка</i> — наружный покров, твердая кожа, кожура — (древн.) <i>скора</i> или (поздн.) <i>шкура</i> — невыделанная кожа животных.	<i>Короб</i> — гнутая из луба или драни, а иногда и плетеная, укладка разного вида.	<i>Корабь</i> (карабь), позднее <i>корабль</i> (карабль) — судно.
Церковно-славян.	<i>Кора</i> .	<i>Крабѣя</i> , <i>крабѣ</i> и уменьшит. <i>крабица</i> .	<i>Корабль</i> и уменьшит. <i>корабица</i> , <i>корабиць</i> , <i>кораблиць</i> , <i>корабльць</i> .
Болгарск.	<i>Кора</i> .	—	<i>Корабъ</i> .
Сербск.	<i>Кора</i> и <i>корка</i> .	—	<i>Корабъ</i> и <i>корабъ</i> .
Кроатск.	<i>Кòга</i> и <i>skòга</i> , <i>skòрка</i> (хлебная корка).	<i>Когра</i> .	—
	<i>Кога</i> .	<i>Когба</i> .	—
Далматск.	<i>Кога</i> (кора), <i>skòга</i> и <i>skòрка</i> (хлебная корка).	<i>Korb</i> (стар.).	<i>Когаб</i> .
Польск.	и <i>skòга</i> (шкура).		

Наречия и языки.	„К О Р А“.	„К О Р О Б“.	„КОРАБЛЬ“
Лузац. Краинск. Виндав. Богемск.	Schkora (корка). Skorija (корка). Skorja, skurja (корка) Kūra kūrka, skūrka и skora (кора и в древн., кроме того, шкура).	Korb. Korba. Korba, korp. Korba, korbel (короб и первое, кроме того, ящик, выдолбленный из дерева) и krabice, krabka (выпуклый ящик, сплетенный из прутьев или лубка).	— — — —
Словац.	Kora, kwora.	Korba и koraba (выдолбленная колода, лодка).	—
Моравск.	—	Krb, krbec и krbek (дерев. футляр для точильных брусков косцов.).	Koráb.
Литовско-русск.	Karà и скарынка (корка) и шура.	Кóрабь.	—

2. Иностранные языки.

Наречия и языки.	„К О Р А“.	„К О Р О Б“.	„КОРАБЛЬ“.
Греческ.	Κόρ (корень κωρ, — кора и кожа человека и животных).	—	—
Латинск.	Cortex (кора) и corium (кожа).	Corbis.	Corbita, corbis (carabus?).
Француз.	Cor (мозоль) и écorse (кора).	Corbeille (корзина).	(Caravelle — морское судно).
Финск.	Kuori (кора и шкура).	Kori (корзина).	—
Эстонск.	Koor.	Korw.	—
Литовск.	Skura (шкура).	Kurbas.	Karablius и karablis.
Шведск.	Skara (снеговая кора) и skogra (корка хлебная, земляная кора).	—	—
Немецк.	Schur (стар. — мех, шкура).	Korb.	—
Итальян.	—	Corba.	(Caravella).
Самогит.	—	Karbija.	—
Латышск.	—	Kurwis.	Kârbe — рыбацья лодка.
Датск.	—	Kurv.	—
Венгерск.	—	Kórob.	—
Испанск.	—	—	(Caraba, carabella).

На основании этой справки и, вообще, лингвистических данных можно сделать следующие общие выводы.

Первичной лодкой славян была кора больших и толстых деревьев, снятая в виде корыты и стянутая или прошитая тонкими ветвями (вицами), позднее веревками, в носу и корме.

Несомненно, пользование древесной корой для устройства первобытных лодок было некогда широко распространено у многих

народов, обитавших в лесистых местностях. На это указывает, прежде всего, тот же язык, из данных которого можно видеть, что, помимо славян, у целого ряда народов название коры легло в основу и названия судна. Для примера достаточно указать англ., швед. и датск. bark, исланд. borkus, немецк. Borke, фриз. burk, голланд. bork и т. д.

Лодки из коры были очень легки, но мало устойчивы, сравнительно невелики по своим размерам и грузоподъемности, а главное—непрочны: достаточно было сильного столкновения с каким-либо тяжелым пловучим предметом, посадки на каменистую отмель, крепкого удара о береговую карчу, чтобы такая лодка была пробита и дала течь.

В поисках улучшения судна люди, естественно, остановились на заимствованных с Древнего Востока формах плетения судового остова из древесных ветвей, промазывая затем такие плетенки смолой и обтягивая той же корой (берестой), а позднее—кожами. Следы такого судостроения у славян подтверждаются, с одной стороны, целым рядом однородных по корню слов в значении *короб*, *корзина* и *корабль* во всех славянских наречиях, в особенности же богемскими *krabice*, *krabka*—выпуклая плетенка; с другой стороны, древне-русским, польским и богемским *скора*, *скога*—шкура и косвенно свидетельством Константина Порфирородного упоминающего в числе припасов для снаряжения славяно-русских судов также кожи.

На ряду с тем о плетневом судостроении у близких соседей славян—древних греков и римлян говорит Исидор Севильский, писатель VI—VII вв. по Р. Х., называя плетеные суда именем, чрезвычайно близким по корню к славянскому „корабль“ (*сарабус*)—*сарабус*, однородным с греческим *κάραβος* (ново-греческое *καράβι*), что в буквальном переводе значит *рак*, *омар* (лат. *сапсер*). Это созвучие, а может быть и кровное, корневое родство, названий однородных предметов дало повод многим исследователям отождествлять самые названия, производя их то от греческого *κάραβος*, то от славянского *кора* и вызвав по этому поводу большие и горячие споры¹⁾.

Круг (1764—1844), пытаясь примирить разногласия, высказал, что „выражения *κάραβος*, *καράβιον*, *сарабус*, очевидно, тождественны с славянским *корабль*, и постройка их была, по всей вероятности, оди-

¹⁾ Мы не будем останавливаться подробно на этих спорах. Отметим лишь вскользь, что главный аргумент представителей „славянской теории“ происхождения термина „корабль“ от слова „кора“—широкое распространение этого термина во всех славянских наречиях—едва ли может служить достаточным основанием для признания его коренным славянским, потому что, как мы видели выше, в обзоре восточного судоходства на Волге, это слово и ряд однородных с ним по корню для обозначения судна были широко распространены по всему инородческому востоку, вплоть до глубины Азии.—Глагольный корень *каг* в значении *бежать*, *двигаться* имеется одинаково и в арийских, и в финских языках,—говорит И. Тейлор в своем исследовании о происхождении арийцев и доисторическом человеке (Русск. перев. М. 1897 г.). „Этот корень дает нам в финском слово *кег-ар*—повозка, а в английском слово *char-jot* Здесь из одного и того же корня слова одного и того же значения были образованы независимо одно от другого“ (стр. 289). Это последнее обстоятельство заставляет думать, что происхождение корня *кг* (*каг*, *ког*, *кег*) лежит гораздо глубже и относится к более ранней эпохе, чем образование славянского языка. Обращаясь к этим первобытным источникам, мы находим его в старом санскрите, с которым тот же Тейлор сближает не только все арийские, но и финские (финно-угорские) языки, видя в последних „остаток первоначальной формы языка, давшего начало арийским языкам“ (стр. 293). К древнейшим временам санскрита относит корень *кг* и другой исследователь—Гильфердинг, отмечая в частности форму *кгб*—*кжаб* (в славянской передаче *жаб*) в значении рубить, повреждать, а в причинной форме (*гогма сапсатива*) двигать. (Гильфердинг. „Сравнение языка славянского с санскритским“ в „Материалах для сравнит. и объяснит. словаря русск. языка и других славянских наречий“. Стр. 288—289).

накова. Родство этих названий с словами *кора*, *корзина*, *corbis*, *corb* наводит на мысль, что стены тогдашних русских судов были сплетены из прутьев (как во время Гельмгольда стены домов у поморских славян или в наше время в Украине), и эта вероятность вполне подтверждается свидетельством некоторых писателей. Например, Исидор говорит: „*Carabus*—малая лодия из сплетенных прутьев, обтянутых кожей“¹⁾.

Нелишне при этом отметить, что Исидор возвращается к данному вопросу дважды и оба раза говорит с одинаковой определенностью и даже в одних и тех же выражениях. Так, в „*Originum seu Etymologiarum libri XX*“—то, что приведено Кругом: „*Carabus parua scapha ex vimine facta, quae contexta crudo corio genus navigii praebet*“²⁾ (XIX, 1), и в глоссах: „*Carabus parua scapha ex vimine et corio*“³⁾.

С. А. Гедеонов, стоя вполне на вышеизложенной точке зрения кровного родства слов *кора* и *корабль*, определенно говорит: „Первобытный славянский корабль был сплетен из прутьев и древесной коры, впоследствии же это название могло перейти на лодьи, обшитые воловьей кожей, о которых говорит Исидор“⁴⁾.

Вне всякого сомнения, это были те же „ботики“, сплетенные из древесных корней (ветвей) и обтянутые кожами, которые мы уже видели выше у половцев.

Следующим этапом в развитии первобытной славянской лодки была долбушка—однодеревка, т. е. лодка из цельного дерева с выдолбленной или выжженной полостью. Таким образом, у славян совершился возврат к дереву, с которого человек начал свое плавание по воде и на котором он вскоре же завоевал себе не только реки и озера, но и моря, и океаны. Интересно, что первое время славяне перенесли и на суда из цельного дерева старые названия, заимствованные от „коры“, как это можно видеть по богемскому *korba*—выдолбленный ящик и по словацкому *korba*, *koraba*—долбленая лодка. Специально на Волге следы такого словообразования можно видеть в вышедшем уже теперь из употребления названии оригинального суда *корытни*, о котором мы еще будем говорить в своем месте ниже.

В русском языке термин „корабль“ употреблялся первоначально в общем значении судна, но по преимуществу большого, почему относился главным образом к морским судам⁵⁾, за которыми с течением времени и закрепился окончательно. Попытка наших пореформенных чиновников распространить его на суда речные, введя в „Устав купеческого водоходства“ 1871 года название „речной корабль или судно“, успеха не имела, не найдя себе поддержки ни в литературе, ни в общежитии. В виду этого на Волге термин „корабль“, вообще, не применялся к местным судам, за исключением лишь тех из них, которые строились в Поволжье для выхода в Каспийское море, как, например, известный „Фридрих“.

1) Krug: „*Zur Münzkunde Russlands*“. СПб. 1805 г. Стр. 62 (русск. перев. „Критические розыскания о древних русских монетах“. СПб., 1907 г.).

2) „*Carabus*—малый челнок (ботик), сделанный из прутьев, обтянутых сырою воловьей кожей, представляет род судна“

3) „*Carabus*—малый челнок (ботик) из прутьев и сырых шкур“.

4) „*Варяги и Русь*“, ч. I, 381.

5) В наших летописях название „корабль“ относится к речным судам лишь в редких случаях и, по преимуществу, к княжеским судам. Так, напр., в рассказе об убийстве кн. Глеба оно применено к васаду, т. е., как увидим дальше, самому крупному из речных судов, которое, при тогдашних условиях плавания, мало отличалось по своим размерам и грузоподъемности от морских „кораблей“.

на котором в 30 гг. XVII столетия совершило поездку в Персию голштинское посольство, или военный корабль „Орел“, построенный в Дединове в 1667—68 г. и сожженный в Астрахани Ст. Разиным, и „корабль“ и „полукорабль“, выстроенные на астраханском „деловом дворе“ в 1679 г. Единственный раз назвал некоторые волжские суда „кораблями“ князь А. М. Курбский в описании Казанского похода 1552 года, что может легко объясняться действительным участием в этом грандиозном предприятии большемерных судов морского типа.

Как мы видели выше, некоторые славянские племена первое время по появлении деревянных лодок перенесли на них названия „корьевых“ судов—*korba*, *koġaba*. Однако, с развитием деревянного судостроения такое смешение понятий стало уже неудобно, особенно, когда появились и разные виды деревянных судов. Для обозначения их потребовались новые термины, каковыми и явились вышеупомянутые названия *челн* и *ладья*.

Что говорят нам эти названия и какое понятие можно составить по ним о судах, которые получили имена *челн* и *ладья*?—К сожалению, точных данных или определенных исторических свидетельств у нас очень немного, и поневоле приходится прибегать к догадкам и предположениям или ограничиваться лингвистическими розысканиями.

На слове „челн“, северн. (арханг.) „челон“, древне-русск. „чълнъ“ и старо-славянск. „чълънъ“¹⁾, наши исследователи древне-русского судостроения не останавливались совсем. С. А. Гедеонов просто говорит, что это—„общеславянское название“²⁾; Н. П. Загоскин сообщает немного больше: „Судовой термин «челн», в уменьшительной форме «челнок», пояснений не требует: он выражает собою понятие легкой лодки, до сих пор сохранившееся за этим, несомненно славянского происхождения, типом речного судна“. В подстрочном примечании к этим словам Загоскин делает ссылку на того же Гедеонова („Варяги и Русь“, ч. I, стр. 383) и на Первольфа („Германизация балтийских славян“, стр. 56³⁾).

Наиболее, повидимому, верное лингвистическое объяснение слова „челн“ сближает его с литовским *kélmás*—обрубок дерева, фонетически соответствующим старо-славянскому *чълънъ* и древнерусскому *чълнъ* и, несомненно, родственному с греч. *κέλης*—производным от глаг. *κέλω*—колю, рублю, долблю.

Литовский язык, один из древнейших арийских языков, имеет, вообще, довольно близкую связь со славянскими языками: в них много общих названий металлов, хлебных растений, земледельческих орудий и других предметов культурного обихода. Эту связь одни исследователи объясняют кровным родством языков, выделяя их даже в особую славяно-литовскую группу внутри арийской семьи народов; другие говорят, что общность многих корней названных языков указывает только на известную общность культуры народов в ранние эпохи их истории. Какое бы из этих объяснений ни принять, возможность заимствования славянами рассматриваемого термина у

1) Формы слова *челн* в славянских наречиях: польск.—*szoln*, *szolno*, ниже-лужит.—*zoln* и *zown*, выше-лужит.—*szownik*, украин.—*човня* и *човень*, венд.—*zhoum*, богем., чешек. и словац.—*člun* морав.—*člun* и *čip*, сербск.—*чунъ*, славин.—*csun*, босн.—*čun*, кroat.—*čun* и полаб.—*желнь*. Кроме славянских наречий, это слово существует в венгерском яз. в формах *tsólnak* *trónok* и *tsopok*,—очевидно, заимствованных у славян.

2) „Варяги и Русь“, ч. I, стр. 378—383.

3) Загоскин, стр. 364.

соседних литовцев является вполне допустимой и идеологически правильной: производство слова „челн“ от литовского *kėlmas* дает понятие о небольшом и примитивном суденышке-долбушке, выделываемом из одного дерева сравнительно незначительных размеров („обрубок“), что совершенно отвечает понятию челнока.

В полном соответствии с таким значением небольшого и легкого суденышка челн в древности расценивался значительно ниже всех других деревянных судов. Так, Русская Правда ценит его всего в 8 кун, т. е. в 70 коп. серебром (по некоторым спискам в 20 кун = 1 руб. 70 коп.), тогда как простая речная ладья оценивается в 30 резан, т. е. в 4 руб. 20 коп., струг—в 1 гривну = 7 руб., набойная ладья в 2 гривны и морская в 3 гривны: „Аже лодью оукрадетъ, то \bar{z} (чит. \bar{z}) коунъ продаже, а лодию лицемъ воротити, а за морскую лодью \bar{r} грвнъ, а за набойную \bar{b} грвне, а за челнъ \bar{n} коунъ“¹⁾ (см. рис. 23).

Позднее, однако, первоначальное значение понятия „челн“ несколько изменилось на юге России, где оно стало применяться даже к морским запорожским судам—„чайкам“, довольно значительным по размерам, но отличавшимся особенной легкостью.

В летописях термин „челн“ не упоминается совсем,—это естественно объясняется тем обстоятельством, что в более или менее крупных исторических событиях, которые заносились на страницы летописей, название мелких суденышек примитивной постройки просто „не приходилось к слову“.

На Волге название „челн“ появилось, несомненно, вместе с славянами и остается до сих пор в очень широком употреблении, сохраняя свое первоначальное значение самого малого судна.

Из отдельных видов челна на Волге можно отметить *ботник* и *бударку*.

Ботник (надо полагать, от „ботать“—болтать воду, загонять особо устроенным шестом рыбу в сети, а может быть, и от голландского *bot*—судно)—примитивная долбушка, долбленая тупоносая колода без набоев, до 2 и 2½ саж. длины. Ботники тяжелы, грубой работы и крайне вертлявы, вследствие чего на Волге часто сколачивались прежде по два в ряд, нося название *корытней*, при чем гребец, или стоял ногами в той и другой колоде, упираясь в дно реки шестом, или сидел верхом на доске, положенной вдоль судна, на сколоченных бортах колод, гребя веслом, перекидываемым с одной стороны на другую. В настоящее время как примитивные ботники, так и корытны уже вывелись на Волге, но в глухих углах волжского бассейна, на озерах и мелких реках, нам лично приходилось видеть корытны еще в 1880-х и 90-х годах²⁾, а название „ботник“ сохраняется и до настоящего времени в применении к самым малым и самым простым судам лодочного типа.

Бударка—также однопалубная долбушка, но значительно более совершенного устройства, чем ботник: она тонко вытесана (до дюйма и даже полдюйма толщины) из древесного (чаще основного) ствола, плоскодонна и красива на вид—с острою, далеко выдающейся вперед носовой частью, но также довольно валка, в виду чего на низовой Волге к бортам бударок (с наружной стороны) привязываются иногда для сохранения равновесия камышковые плавни. Наибольшие размеры бударок достигают 3 и даже 3½ саж.

¹⁾ 1 гривна = 50 кунам.

²⁾ В верхнем Поволжье, на р. Ухре (притоке Шексны), они существуют до сих пор под названием *колоды*.

Интересно самое происхождение названия „будара“ или „бударка“, остающееся невыясненным до настоящего времени. Даль склонен производить его от заимствованного с польского глагола *будовать*—строить. Мы думаем, что с этим едва ли можно согласиться, и с своей стороны полагаем более вероятным одно из следующих производств: а) от вышеназванного глагола „ботать“—ботарка, бударка, бударка; б) от глагола „бодать“ (откуда *будяк*—чертополох и *бодыль* или *будыль*—кол, пенек), вследствие высокого, острого носа бударки, подобного рогу, и в) от славянского „буда“—плетенка,—возможный отголосок древних времен, когда русские челноки были плетеными из виц и прутьев ¹⁾.

Судовой термин „ладья“ (лодья). *Ладья (ладия)* или *лодья (лодия)*, уменьшительное „лодка“, с редкими древними формами *ладия, алдия, олядия, олядь* и собирает. *лодь* и *лодые*, является наиболее распространенным у нас судовым названием до настоящего времени, при чем существует и также широко употребляется во всех славянских наречиях, различаясь в своих формах большею частью лишь корневой гласной.

Формы эти таковы: кроат. *ladja*, серб. *lađa*, славон. *ladia, lagia*, босн. *ladia, laghja*, словац. *ladjk*, виндск. *ladja, lodj*, рагуз. *laaghja*, богем. *lod, lod'* (корабль), чешск. *löd, lodj, lodie*, польск. *łodź* и (стар.) *lodzia*, сораб. льодзь, краин. *ladja* (паром).

Кроме того, это слово существует у шведов (скандинавов) в одинаковой с русской форме *lodja* (как отмечает С. А. Геденов, „не имеющее ни корня, ни производных в германских наречиях“) ¹⁾, у эстов—*lotje* (большое водоходное судно), у финнов—*lotja*, у мадьяр—*ládic*, у самогитов—*luotas*, у литовцев—*aldija (eldija)* и у исландцев—*ellidj*. Наконец, близкие с ним по корню: англо-саксонское *tiot* и древнее верхне-немецкое *lid=lith* (ср. латин. *lito*), употреблявшиеся в значении сосуда для питья и также судна (откуда *lida, listmann* и *listweg*—пловец). Таким образом, корень *лод, лад (лид)* является, по видимому, общим если не для всех, то для многих индо-европейских языков, и получил распространение между ними с глубокой древности. В этом отношении, может быть, справедлива догадка А. Гильфердинга о происхождении слова *ладья* от санскритского *vadū*—итти (*vandala*—лодка) с довольно обычным переходом в санскрите звука *v* в *л*.

Древнейшим также и наиболее употребительным является название *лодья (ладия)* и в наших летописях, начиная с „Повести временных лет“, и в других старо-русских документах.

Наиболее интересные для нас из этих многочисленных документальных упоминаний рассматриваемого термина следующие:

а) (Князь Олег, придя с дружиной к Киеву, где княжили Аскольд и Дир) похорони вои в лодьяхъ... Аскольдъ же и Диръ при-доста (и) выскакаша вси прочии изъ лодья (Пов. вр. л., 6390 или 882 г. ³⁾).

б) В лѣто 6449 (941) Иде Игорь на Греки, яко послаша Болгаре вѣсть ко царю, яко идутъ Русь на Царьградъ, скѣдий 10 тысящъ... Русь же... на ночь влѣзоша в лодыи и отбѣгоша. Феофанъ же су-

¹⁾ Еще в 1175 г. игумен Арсений говорил о мертвом теле кн. Андрея Боголюбского: „вложимы и любо си в буду, любо си в гроб... и вложиша в гроб камень“ (Ипат., 115).

²⁾ „Варяги и Русь“, прим. 205.

³⁾ Пов. вр. л. везде, где не оговорено особо, цитируется по Лавр. сп.

стрѣте я въ олядахъ ¹⁾ со огнемъ и пушати нача трубами огонь на лодѣ Руския, ...и бысть видѣти страшно чюдо. Тѣмже пришедшимъ въ землю свою, и повѣдаху кождо своимъ о бывшемъ и оляднѣмъ огни.

в) В лѣто 6452 (944) Игорь же совокупивъ вои многи ...поиде на Греки в лодяхъ и на конихъ... Се слышавше Корсунци, послаша къ Раману, глаголюще: „се идуть Русь бещисла корабль, покрыли суть море корабли“.

г) В лѣто 6493 (985) Иде Володимеръ на Болгары съ Добрынею, съ уемъ своимъ, в лодяхъ, а Торьки берегомъ приведе на конихъ.

д) Ярославъ же заутра исполчивъ дружину свою, противу свѣту перевезеся. И выседше на брегъ, отринуша лодѣ отъ берега и поидоша противу собѣ (6524 или 1016 г.).

е) В лѣто 6551 (1043) Посла Ярославъ сына своего Володимера на Грькы... И поиде Володимеръ в лодяхъ, и придоша в Дунай, (и) поидоша ко Цесарюграду; и бысть буря велика, и разби корабли Руси, и князь корабль разби вѣтръ... И высѣде ис корабля... и посла царь, именемъ Мономахъ, по Руси олядий 14; Володимеръ же видѣвъ с дружиною, яко идуть по немъ въспятивъся изби оляди Гречьскыя, и възвратися в Русь, всѣдше в корабль своѣ.

ж) Изяславъ, и Святославъ, и Всеволодъ, и Всеславъ совокупиша вои бещислены, (и) поидоша на конихъ и въ лодяхъ, бещислено множество, на Торкы (6568 или 1060 г.).

з) В 1180 г. „Ходящеть Давыд Ростиславичъ по Днѣпру въ лодяхъ, ловы дѣя“ (Ипат., 122).

и) В 1190 г. Святослав с сватом своим Рюриком „сдумавша и идоста на ловы по Днѣпру въ лодяхъ на устья Тесмены (реки, пограничной с Киевской и Херсонской губ.) и ту ловы дѣявша“ (Ипат., 139).

Из приведенныхъ цитатъ можно видѣть, что слово *лодья* было общим родовымъ названіемъ судна, относимымъ безразлично и к морскимъ, и к речнымъ судамъ, при чемъ письменные источники нередко чередуютъ этотъ терминъ в одномъ и томъ же рассказѣ с другими общесудовыми названіями, какъ, например, *корабль* и *скедия*. Но, во всякомъ случаѣ, из речныхъ судовъ названіе *лодья* применялось только к крупнымъ посудинамъ, в которыхъ можно было незаметно скрыть целую дружину, какъ сделалъ князь Олегъ в Кіевѣ, или переправить не только дружину, какъ Ярославъ в 1016 г., но даже „бесчисленное“ войско, какъ было в походѣ 1060 г. на торковъ. О сравнительно большихъ размерахъ речныхъ ладей говоритъ и то обстоятельство, что именно эти суда употреблялись для княжескихъ охотъ, в которыхъ, несомненно, принимала участие масса народа. Такимъ образомъ, в слово *лодья* (*ладья*), вкладывалось более определенное значеніе—сравнительно крупнаго судна, превосходящаго своими размерами небольшіе легкіе челны.

Получилъ ли этотъ признакъ отображеніе в самомъ названіи рассматриваемыхъ судовъ? Почему было дано такое названіе и что оно обозначало? Чтобы подойти къ возможному разрешенію этого вопроса, необходимо прежде остановиться на древнейшихъ формахъ даннаго слова: праславянскій *олдбѣя* и старо-славянскіи *аладья*, *алдыя*, *алдыя* и *олядия*, *олядь*. Правда, не все исследователи единодушно признаютъ эти формы древнейшими. Такъ, Гильфердингъ, сделавшій предположеніе о происхожденіи слова „ладья“ отъ санскритскаго

¹⁾ В (одномъ) Лаврентьевскомъ списке: „въ ладѣхъ“.

vađ, замечает, что „в таком случае церковно-славянское *аладіа* (олядь) было бы формой позднейшей, как *алкати* от начального *лакать*“. Наконец, С. А. Гедеонов не признает между названиями *олядь* и *ладья* никакой связи, видя в термине *олядь* „древне-славянский, преимущественно вендский, ринизм“ в передаче греческого судового названия *χελάνδιον* (множ. *χελάνδια*): „греческое придыхание,—говорит он,—всегда выпускается у русских словен; превращение *ε* в *ο* (*χελάνδια*—оляди) совершается по примеру русских олень (jelen), озеро (jezero) и т. д.“¹⁾.

Действительно, в вышеприведенных выдержках из летописей термин „оляди“ или „ляди“ употребляется в отношении, главным образом, греческих судов, но, на ряду с тем, мы встречаем в Ипатьевской летописи выражение: „Пришли суть видѣть олядїй русскихъ“²⁾. Гедеонов, оставаясь верным себе, видит в этом месте „невинное притязание грамотника на письменную ученость“³⁾, но едва ли можно разрешать вопрос так легко.

Кроме цитированных нами летописных упоминаний термина „оляди“, он встречается еще в старом славянском переводе хроники Георгия Амартола (вторая половина IX в.), при чем Гедеонов приводит короткую выдержку из этого перевода как будто бы в подтверждение своего понимания трактуемого слова. Между тем, анализ подлинного текста Амартола и означенного перевода его дает скорее повод к обратному пониманию. Подлинная хроника гласит следующее: Δεκάτης καὶ τετάρτης ἰνδικτιῶνος Ἰουνίου δε μηνὶ ἰά, ἐδεκάτῃ κατέπλευσαν οἱ Ῥῶς κατὰ Κωνσταντινουπόλεως μετὰ πλοίων χιλιάδων δέκα, οἱ καὶ Δρομίται λεγόμενοι, οἱ ἐκ γένους τῶν Φράγγων καθίστανται. ἀπεστάλη οὖν κατ' αὐτῶν μετὰ τριήρων καὶ δρομώνων, ὅσα καὶ ἔτυχον ἐν τῇ πόλει, ὁ πατριχίος Θεοφάνος; в переводе: „14-го индикта, месяца июня в 18-й день, приплыли к Константинополю на 10-ти тысячах кораблей (πλοίων) Русь, так называемые Дромиты⁴⁾, происходящие из Варяжского рода. Против них был послан на триремах и дромонах, сколько их было в Поле⁵⁾, патрикий Феофан“. Между тем, старо-славянский перевод (вообще, очень несовершенный) передает приведенное место таким образом: „Іуня же мѣсяца 18 день, 14 индикта, приплу Русь на Константину градъ лодїями, тысящъ 10, иже ис кеди⁶⁾ глаголемъ, отъ рода Варяжска сущимъ. Посланъ же на ня въ трырѣхъ, рекше оляди дромоны, елико бяху въ Костянтини градѣ, патрикий Феофанъ“. Как можно видеть, в греческом подлиннике, прежде всего, вовсе нет слова, передачей которого могло бы быть название *оляди*, а последнее вставлено переводчиком совершенно произвольно, как пояснение слова „дромоны“, которое он счел простым синонимом названия „трыры“—триремы и, желая, очевидно, отметить крупные размеры судов, передал его двойным—славянско-греческим термином „оляди-дромоны“—ладьи-дромоны или, иначе, крупные морские ладьи. Само собой разумеется, что в таком случае он должен был употребить слово „оляди“, как *общеизвестный славянский* термин, понятный каждому читателю перевода.

Принимая формы *аладия*, *алдия* и *олядия*, *олядь* за древнейшие, мы находим чрезвычайно близкое к первой из них образование в

1) Гедеонов: „Варяги и Русь“, ч. I, стр. 376—377.

2) Ипат. лет., 164.

3) Гедеонов: „Варяги и Русь“, ч. I, стр. 204.

4) Дреговичи.

5) Константинопольская гавань.

6) и скеди—скедии.

том же древне-литовском языке, который дал и первоначальный корень слова „челн“, в термине *aldija*, употреблявшемся для обозначения первобытных литовских судов. Кроме того, корень *ald*—*old* имеется в ряде других индоевропейских (арийских) языков для выражения одного общего понятия—о чем-то, с одной стороны, характеризующемся круглой поверхностью, с другой—имеющем углубление, выдолбленном, глубоком и, в то же время, довольно крупном, большом. Таковы древне-северное (народов германской ветви) *alda*—корыто, углубление в почве и вал, волна; норвежское (в говорах) *olda*—корыто и англо-саксонское *aldaht*—корыто, квашня. От всех этих однородных форм был прямой переход к праславянской *олбѣя* и старо-славянским *аладѣя* (*алдѣя*) и *олядѣя* (*олядь*), откуда позднее образовались *ладья* и *лодья*—название более или менее крупного водоходного судна, выдолбленного из одного (большого) дерева.

Другие предположения о происхождении слова *ладья* в большинстве случаев имеют в виду эту позднейшую его форму, ставя ее в связь с глаголами *ладить*—приноравливать что, пригонять, строить или *клать* (клату)—полагать, помещать и также строить, при чем второе слово производят или от того же *ладить*, или от немецкого *laden*—накладывать, наваливать, грузить, считая начальное * приставкой (Юнгман, Шимкевич, не вполне уверенно Даль и др.). Во всяком случае, и это производство не противоречит основному понятию ладьи, как довольно большого и грузного сооружения, предназначенного для перевозочных целей, хотя оно не содержит другого характерного признака—выделки из одного дерева. Небезынтересно отметить при этом существование совершенно одинакового с нашим судовым термином слова „лодия“ в значении *толстый, грузный* в древне-баскском языке, вообще не имеющем никакого родства с индоевропейскими языками. Можно полагать, что баски, жившие некогда много восточней (вернее—северо-восточней), заимствовали это слово от одного из арийских народов, указанных нами выше.

Из приведенных выше летописных выдержек можно видеть, что древние ладьи славяно-русов бывали различны по своим размерам, снаряжению, а, может быть, до некоторой степени и по устройству, в зависимости от своего назначения и места плавания. Русская Правда различает 3 вида ладей: а) обыкновенную речную, б) набойную и в) морскую, при чем, как это уже отмечалось нами выше, сравнительная расценка их очень различна: „А оже лодью оукрадеть,—говорит так называемый академический список Русской Правды (изд. Спб. Академии Наук),—то за лодью платити 30 рѣзань ¹⁾... а (за) морскую лодью 3 гривны ²⁾.—продолжает список Троицкий и др.—а за набойную лодью 2 гривны“ ³⁾.

Что представляли из себя обыкновенные речные лодьи, можно видеть из экземпляра погребальной ладьи, открытой при археологических раскопках известным археологом В. А. Городцовым и хранящейся в музее древностей и искусств Харьковского университета. Это довольно широкая лодка, выдолбленная из колоды толстого дерева на подобие большого, плоского корыта, без „набоев“ на бортах (см. рис. 24).

Размеры ее—до 4 саж. в длину и до 1 саж. в ширину.

Наиболее полные сведения об устройстве первоначальных ладей и древне русском судостроении, вообще, оставили нам греческие

¹⁾ 30 реан = 4 руб. 20 коп.

²⁾ 21 рубль серебр.

³⁾ 14 рублей серебр.

писатели. Так, византийские хроники говорят, что еще в VII веке черноморские руссы, в качестве аварских союзников, нападали на Царьград в „туземных однодеревках“ (*ἐγγύφια μονόξυλα*). Одна из хроник рассказывает об осаде славянами в 676 г. города Солуня: „В правление блаженной памяти епископа Иоанна случилось, что славянский народ восстал в неизмеримом числе, как-то: дреговичи, сагодиты, белезиты, веуниты, березиты и другие, которые впервые (?) приготавливали тогда из *одного дерева* вооруженные суда и опустошили всю Фессалию и лежавшие около нее и Греции острова“¹⁾. В IX веке

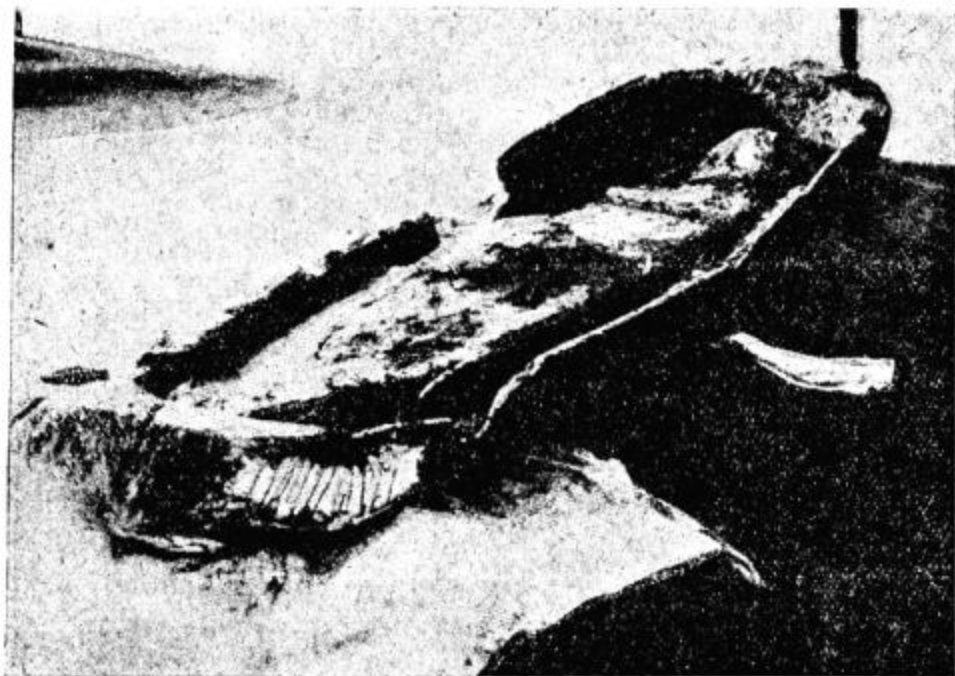


Рис. 24. Погребальная ладья (Городцова).

патриарх Никифор („Breviarium historicum“) называет русские суда *μονόξυλα ἀκάτια*²⁾.

Важнейшие свидетельства о русских „однодеревках“ принадлежат Константину Багрянородному и относятся к эпохе русского князя Игоря. В своем известном сочинении „*Περὶ ἐθνῶς*“ („О народах“), цитируемом обыкновенно под заглавием, данным ему издателем Меурсием: „*De administrando imperio*“ („Об управлении государством“), Константин посвящает древним руссам целую главу (IX), озаглавливая ее: „О руссах, отправляющихся на однодеревках (*μονόξυλα*, в латинском тексте: *monoxyla sive lintres*—однодеревки или лодки) из Руси в Константинополь“³⁾. Что это название относилось именно к ладьям, можно видеть из того, что несколько более поздний хронист⁴⁾ Георгий Кедрен называет так ладьи князя Владимира

¹⁾ Собестианский: „Учения о национальных особенностях характера и юридического быта древних славян“, стр. 84.

²⁾ Иад. Бонна, стр. 20.

³⁾ Иад. Бонна, стр. 74.

⁴⁾ Конец XI или начала XII в.

в его походе на Царьград в 1043 г. (см. выше летописные выдержки), рассказывая о русских „πλοίοις ἐγγυφίοις τοῖς λεγόμενοις μονόξυλοις“ (местных судах, называемых однодеревками¹⁾).

Константин Манассий (конец XI и начало XII века) в своем сочинении „Σύνοψις ἱστορικῆ“ называет русские ладьи одноименным αὐτόξυλα πλοία²⁾.

По утверждению Зонары³⁾, славяно-руссы сами называли свои ладьи однодеревками: „Rossorum princeps (Владимир в 1043 г.) occasione sumpta, statim plurimis navigiis compactis, quae apud eos μονοξυλα vocantur, ... Prorontidem penetrat“⁴⁾, — любопытное свидетельство, имевшее в виду или древне-русские судовые названия „древо“ и „дуб“ (на чем мы особо остановимся ниже), или же, может быть, употребление названия „однодеревка“ в том смысле, в каком оно употреблялось до позднейшего времени на Волге — для обозначения сравнительно небольших судов, имевших одну мачту („древо“).

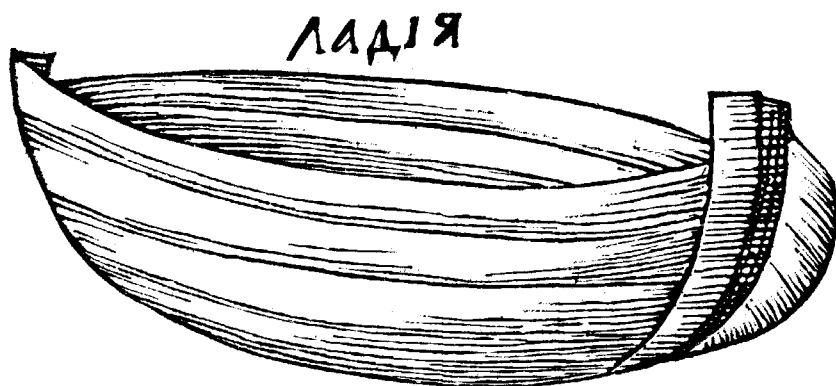


Рис. 25.

Вопрос о самой форме устройства древне-русских ладей-однодеревок (μονόξυλα или αὐτόξυλα πλοία), вообще, не вызывает особых споров среди исследователей. Лишь П. С. Савельев в своей „Мухамеданской нумизматике“ утверждает, что „однодеревками μονόξυλα эти лодьи названы не потому, чтобы выдолблены были из одного дерева, — то были бы челны, — а по той причине, что, не зная еще искусства распиловки, тогда употребляли для постройки судна цельные деревья, распластанные на двое“⁵⁾, и В. М. Флоринский, основываясь на том же, что будто бы „долбленные плоскодонные челноки“ могли поднимать не более 2—3 человек и что славяне-венеты уже во времена Юлия Цезаря „строили корабли больше римских и отлично приспособляли их к условиям плавания по бурным северным морям“, „в русских словах ладья и корабль“ охотнее допускает понятие о палуб-

1) G. Cedren: „Σύνοψις ἱστοριῶν“, 11,551 (Изд. Бонна).

2) I. Bekker, изд. Бонна, 1837 г.

3) Знаменитый византийский хронист первой половины XII века, автор всемирной истории „Ἐπιστολὴ ἱστοριῶν“.

4) I. Zonar: „Annales“, III, ed. Feuegab, 125: „Князь руссов, воспользовавшись случаем, быстро собрал многочисленные суда, которые у них называются однодеревками, и провик в Пропонтиду“ (Мраморное море).

5) Савельев: „Мухаммеданская нумизматика в отношении к русской истории“, СХХХVIII, прим. 251.

ном судне (вроде позднейшего струга или барки), чем о лодке-однодеревке¹⁾.

Надо сказать, что позднее ладьи, несомненно, делались и досчатыми, как струги и барки. Об этом можно заключать по тому, что в конце XIV века, по договорной грамоте в. кн. Василия Дмитриевича 1399 г., пошлина с ладей устанавливается по 2 алтына с доски: „А съ лодіи пошлинъ съ доски по два алтына всѣхъ пошлинъ, а болѣ того пошрины нѣтъ“. Равным образом, одно дошедшее до нас старинное изображение ладьи представляет ее, как будто бы, досчатой лодкой (см. рис. 25).



Рис. 27. Шьют ладью.

Однако, большинство исследователей, вслед за греческими писателями, считают первоначальные русские *μονόξυλα* судами, выдолбленными (или выжженными) из одного дерева, что подтверждает и ряд сохранившихся рисунков древних ладей (см. рис. 26 и 28). Для увеличения вместимости, а равно для большей безопасности при плавании по морю, основы судов или „выдолбленные колоды“, как характерно называет их Константин Багрянородный, нашивались по бортам несколькими рядами досок²⁾, в результате чего получалась, в зависимости от величины и оснастки судна, „набойная ладья“ или „морская ладья“. Нашивка производилась первоначально древесными (ивовыми) прутьями или корнями можжевельника, позднее для нее

¹⁾ Флоринский: „Первоб. славяне по памятникам их доисторической жизни“, т. I, стр. 77—78.

²⁾ Не по ним ли и назначалась пошлина грамотой 1399 г.?

стали употребляться веревки и деревянные, а затем и железные, гвозди (см. рис. 27, снимок со старинной гравюры).

Константин довольно подробно останавливается на изготовлении славянами ладей и сплаве их до Киева и, далее, до Царьграда. Первоначальная выделка ладей, по словам греческого историка, производилась в лесной полосе—близь Новгорода, Смоленска, Любеча, Чернигова и Вышгорода. „Славяне на своих возвышенностях,—говорит он,—вырубают в зимнее время однодревки (μονόξυλα), налаживают их („in aptam formam concinnatos“—придают надлежащую форму, выделывают) ко времени вскрытия (реки Днепра) и, когда пройдет лед, вводят их в ближайшие заводы. И так как они (заводы) втекают в Днепр, то и они (славяне) через это входят в реку и спускаются в Киев, тащут их (однодревки) для оснащивания и продают их руссам¹⁾. Руссы же покупают только выдолбленные колоды, снимая со своих старых однодревок и надевая на эти весла, уключины и другие снасти, снаряжают их. В июне месяце (по спаде весенних вод) они спускаются по реке Днепру до Вятичева (Βιττιτέβη), города, платящего дань руссам. Собравшись там в течение двух или трех дней, пока съедутся все однодревки, они пускаются в путь и плывут вниз по вышеупомянутой реке Днепру“, в порогах переноса свои суда по берегу на плечах или волоком. Так они, не редко подвергаясь нападениям стороживших в наиболее трудных местах пути печенегов, „достигают острова, называемого «Св. Григорий» (Хортица). На этом острове они совершают жертвоприношения, так как на нем стоит огромный дуб, и приносят в жертву живых петухов и кур“. Далее, достигнув острова „Св. Евферия“ (ныне Березань), они „на своих однодревках приделывают остальные принадлежности (необходимые для морского плавания)... паруса, мачты, румпели“ и отправляются до Царьграда²⁾.

Таким образом, по свидетельству Константина, выделка ладей в древней Руси достигала такого широкого и совершенного развития, что составляла целую организованную отрасль промышленности, удовлетворявшую не только свои собственные потребности, но и нужды такой богатой и передовой страны своего времени, как Византийская Греция.

О самом способе выделки славянами ладей ни Константин Багрянородный, ни кто-либо другой из древних писателей не говорят, и о нем мы можем судить лишь по предположениям и опыту более позднего времени, как он дошел по преемству от предков до наших волгарей, до южно-русских запорожских казаков и до северных рыбаков-поморов (см. рис. 28,—снимок со старинного ковра, изображающий постройку ладьи в различных стадиях работы).

Для постройки судна нужно было, прежде всего, выбрать дерево, подходящее по размерам, прямое и ровное. Насколько можно судить по некоторым данным, первое время выбирались для этой цели по преимуществу дубовые деревья. Предпочтение дуба объяснялось, вероятно, его большей остойчивостью на воде, благодаря сравнительной плотности, а равно и прочностью дуба, в то время как

1) Так К. Б. называет всюду полян, которых, между прочим, по преимуществу Русью зовет и наша летопись: „Поляне, яже нынѣ вовомая Русь“ (стр. 12). Древяне, убив Игоря, говорили: „Се убихомъ русского князя“ (стр. 28). Кн. Владимир Галицкий говорил о киевском боярине Петре: „Повѣха мужъ русскій“, и т. д.

2) Сочинения Константина Багрянородного: „О еемах“ (De thematibus) и „О народах“ (De administrando imperio). Пер. Гавр. Ласкина („Чт. в императ. О-ве истории и древностей российских при Моск. У-те“ 1899 г., кн. I).

небольшие первоначально размеры судов позволяли не бояться их тяжести. Со временем, однако, при постепенном увеличении размеров судов, с одной стороны, и усовершенствовании способов работы, с другой, для судостроения стали предпочитаться, наоборот, более легкие, мягкие и доступные для лучшей обработки осокоревые, осиновые и липовые деревья.

При современном измельчании лесов мы с трудом можем пред-

ставить себе предельные размеры древнерусских ладей - однодеревок, из коих некоторые, согласно летописному рассказу о походе руссов 913—914 гг. на Каспийское море, поднимали до 100 вооруженных воинов, а казаки-запорожцы еще в XVI и XVII вв. плавали по Черному морю в однодеревках, поднимавших по 70 чел. Подробно описавший эти последние суда (называвшиеся *челнами*) французский инженер польской службы Боплан, бывший в первой половине XVII в. в Малороссии и составивший „Описание Украины“¹⁾, говорит, что они имели в основе своей выдолбленные липовые или ивовые трубы, с набоями на бортах в несколько рядов досок по всей длине, соединявшихся в носу и корме и придававших последним совершенно одинаковую, — острую и несколько возвышенную, — форму.

Обыкновенные размеры таких судов достигали 60 фут. в длину и 12 фут. в ширину и высоту, при осадке с полным грузом до 9 фут. Длина собственно „трубы“ доходила до 45 фут. На каждом челне было по два руля—на корме и на носу, „чтобы не терять напрасно времени при повороте своих длинных судов, когда нужда заставит отступать“,—говорит Боплан. Ходили челны преимущественно на веслах, которых имелось „по 10 и 15“ с каждой стороны судна.

Лады донских казаков в то же время, по описанию адмирала российского флота Крюйса, бывали еще больше запорожских челнов, доходя до 70—80 фут. длины и до 18—22 фут. ширины. Позднее,

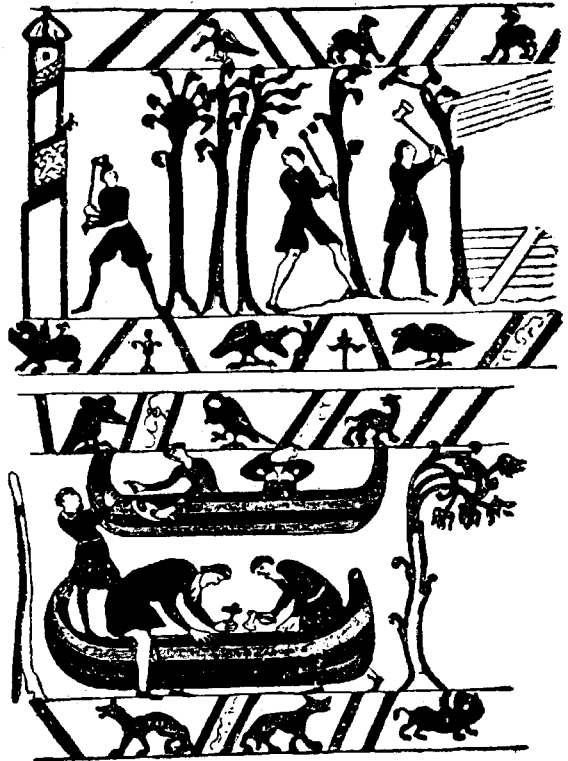


Рис. 28. Постройка ладьи (рис. стар. ковра).

¹⁾ Guillaume de Beauplan: „Description d'Ukraine“ etc. Rouen, 1660 г.
См. также Гиббон: „История упадка и разрушения Римской империи“ М. 1883—86 гг., ч. VI, стр. 300—303; Карамзин: „Ист. Госуд. Росс.“, т. I, стр. 513; Брун: „Черноморье“, ч. I, стр. 98—99; Веселаго: „Очерк русской морской истории“, стр. 47—51; Самойлович: „Краткое описание о казачьем малороссийском народе“, стр. 4—5.

при Петре I (в 1695 г.), для Азовского похода было выстроено в Воронеже 300 липовых „морских лодок“—однодеревки до 7½ саж. длины, с набоями или „ошивенными досками“, а длина лодочной „трубы“ в 3—4 саж. являлась до последнего времени обычной на наших северных реках¹⁾. В XV в. венецианский путешественник Барбаро видел на Руси выдолбленные липовые колоды, в которых свободно размещались 8—10 человек с конями; по словам В. М. Рагозина, еще в 30-х годах XIX столетия на берегу Камы, повыше Пьяного Бора, рос осокорь, имевший 10 аршин в окружности²⁾, а в 1886 г. из русла р. Суры извлечен древесный пень в 7½ арш. в диаметре³⁾. Нам лично уже в 80-х годах пришлось видеть в глухом месте Вятской губернии несколько сосен до 8—10 мужских обхватов толщиной и почти втрое выше обыкновенных деревьев, среди которых росли эти старики-великаны. Наконец, только в 70-х годах XIX столетия был срублен на острове Хортице древнейший дуб колоссальной толщины, почитавшийся священным еще у запорожцев и, весьма возможно, видевший под своим шатром древних руссов, остававшихся, по рассказу Константина Багрянородного, у Хортицы, чтобы приносить здесь свои жертвоприношения.

Срубив подходящее дерево, приступали к выделке судовой „трубы“, которая первоначально приготавливалась, надо думать, самым примитивным образом—путем грубого выдалбливания режущими и колющими инструментами или путем выжигания. Позднее способы выделки были усовершенствованы. Так, на Волге эта операция производится в настоящее время с мелкими судами—бударками таким образом: древесный кряж, в 2—3 саж. длины и вершков в 10 толщины, выдалбливается первоначально топором, а затем так называемым теслом (или теслой—род топора с закругленным лезвием, поставленным поперек топорича подобно кирке) до толщины в 1 дюйм и даже, смотря по размерам судна, до ½ дюйма, после чего выдолбленную колоду кладут в „парник“, т. е. в черную избу или баню, на высокие полаты, под которыми разжигается костер. При большой величине колоды или недостаточности в ней собственной влаги в нее вливают 1—2 ведра горячей воды. Когда дерево распарится до мягкости, разводят борта колоды (в обыкновенной бударке до 1—1½ арш.), связав предварительно лыком или веревкой нос и корму, дабы не расколоть „трубы“ при разводке; разведенные борта распирают крепкими „тугунами“ или „опругами“ из толстых сучьев, согнутых полудугой соразмерно ширине лодки. С укреплением тугунов бударка вчерне готова,—остается только дать ей просохнуть и, в случае надобности, сделать набои (обычно по одной доске на каждый борт, шириной в 4—5 верш.).

Выделка современных бударок заканчивается очень быстро—в 2—3 дня, а небольших даже в один день. В старое время она происходила значительно дольше, и проф. Загоскин утверждает, что даже на Волге эта операция длилась „год и два“⁴⁾,—очевидно, здесь имеются в виду более крупные грузовые суда.

Северные поморы практикуют при выделке лодочных „труб“ другой, более сложный, способ, который исследователь русского судостроения описывает таким образом: „Голстомерная и здоровая

1) Богославский: „О купеческом судостроении в России“ (СПб. 1859 г.), стр. 62—63.

2) Рагозин: „Волга“.

3) Ж. „Русск. Судостроение“ за 1886 г., № 9, стр. 56.

4) Загоскин, 372.

осина еще на корне надкалывается вдоль деревянными клиньями по одному направлению, что делается обыкновенно весною. Клинья через каждые трой сутки вколачиваются все глубже и глубже, для того, чтобы дерево, продолжая расти, раздавалось более в ширину. Переменной клиньев и увеличиванием толщины их, а также и закладыванием в расщелину распорок, расширяют ствол и дают ему первоначальный вид или образование, какие должен иметь челнок. Далее, по прошествии двух, а иногда и пяти лет, осина срубается, оставшаяся в стволе древесина вырубается топорами или выжигается исподволь. По окончании долбления труба наполняется водою и потом, дней через семь, выливается; тогда в трубе, по всей ее длине, раскладывают легкий огонь, который, действуя на влажную древесину, распаривает ее и делает уступчивою, гибкою. Наконец, когда распаренное дерево делается гибким, тогда, посредством деревянных толстых распорок, дают ему потребный вид и форму.

„К бортам челнока пришиваются вицею несколько сосновых дюймовых досок в вышину на 2 или на 3 фута. Бортовые доски или нашвы скрепляются вицею с еловыми шпангоутами в 1 дюйм толщины и в $1\frac{1}{2}$ дюйма ширины. Число шпангоутов или опруг бывает не более четырех. Весь корпус осиновки снаружи и внутри смолится. Нос и корма однообразны и остры.

„Под дно, по обе стороны середины, приделываются два деревянные полоза. Окладные кромки обшивных досок или нашв соединяются в притык и в пазах прокладываются мохом...

„При необыкновенной легкости и довольно высоких бортах осиновка, как скорлупа, носится на волнении и легко повинуется малейшему движению и усилию весел“¹⁾.

Нельзя не отметить, что судно такой выделки, с окрепшей уже на корню формой и зарубцевавшимися линиями носа и кормы, выходило значительно прочней и лучше, чем при изготовлении по волжскому способу. С другой стороны, нельзя не согласиться и со словами Веселаго, который, останавливаясь вскользь на приведенном описании, говорит, что „этот младенческий способ производства... по своей технической отчетливости и достижению результатов не средствами цивилизованного человека, а терпением и сметкою дикаря, указывает на свое весьма древнее происхождение и вдобавок еще объясняет то важное обстоятельство, что ширина однодеревки в середине верхней ее части может быть более толщины того дерева, из которого она вырублена“²⁾.

Ладьи, как и все древне-славянские и древне-русские суда, были беспалубные. На Руси первое устройство палуб (получивших название *мостов*), как можно видеть из летописного свидетельства, относится к очень позднему времени, именно к 1151 г., и тогда оно было настолько удивительным для руссов, что вызвало целый дифирамб летописца новому, невиданному и, очевидно, даже неслыханному усовершенствованию:

„Бѣ бо ихитрилъ Изяславъ лодѣ дивно: бѣша бо въ нихъ гребци гребуть невидимо, токмо веслы видѣти, а человѣкъ бѣше не видѣти, бяхуть бо лодѣ покрыты досками; бяхуть же борци стояще горѣ во броняхъ и стреляюще, а кормника 2 бѣста, единъ на кормѣ,

¹⁾ Богославский: „О купеческом судостроении в России“, стр. 50—51.

²⁾ Веселаго: „Очерк русской морской истории“, ч. I, СПб. 1875 г., стр. 17, примечание.

а други на носъ, и аможе хотяхуть, тамо поидяхуть, не обращающа лодьями“.

Палубные ладьи (как увидим ниже) со временем не сохранили даже за собой своего первоначального названия. Только в начале XIX столетия (в конце 20-х годов) это название возродилось—было на Каме (и то ненадолго) в применении к крупным грузовым палубным судам, о которых мы скажем в своем месте ниже.

Оснастка древне-русских ладей,—как и всех, вообще, тогдашних судов славяно-руссов,—была самая примитивная: *уклочины* для весел¹⁾; весла—*гребки* или *гребѣи*, *гребѣла*; руль—*правѣло* или *кормѣло*, а то и просто большое рулевое весло—*пѣтесъ*, *навесъ*, *бабѣйка*²⁾, *слопецъ*³⁾, *лопасшина* и южн. *стырь*, *стерно*⁴⁾; мачта—*шьгла*, *ша(о)гла*, *ще(о)гла*⁵⁾, или *катѣрка*, *катартъ*⁶⁾, или *стежень*, и специально волж. *дерево* (стар. *ядро*) с реей—*райной* или *раей*; несколько якорей (иногда называемых *укоть*); паруса—*ветрила* (донск. *полога*) и канаты—*ужи* или *при*,— вот и все. Кроме того, на судах дальнего плавания, по системам разных рек, устраивались (или, по крайней мере, заготовлялись) специальные приспособления для перетаскивания судов, о которых мы уже говорили: полозья, катки и даже колеса, а на морских ладьях—особые пояса из свитых пучков камыша для большей остойчивости на валах,—во время сильных бурь ладьи связывались за эти пояса в целые паромы, прекрасно выдерживавшие всякое волнение. „Толстые канаты из камыша,—говорит Боплан о челнах запорожских казаков,—обвитые лыками или боярышником, как связанные боченки, обхватывают челн от кормы до носа“.

Нелишне остановиться на значительном разнообразии приведенных названий предметов оснастки, естественно свидетельствующих о широком развитии судоходства на многих реках. Однако, несомненно, не все это разнообразие терминов объясняется местными или районными различиями,—причины некоторых особых словообразований надо искать, повидимому, глубже—в различных оттенках однородных обозначений, смысл которых с течением времени и с изменением самых форм судостроения и судоходства затеривался настолько, что в настоящее время его трудно и восстановить. Таковы, например, несомненно различные обозначения весел-гребных, кормовых и проч. Таковы же, по всей вероятности, разные названия мачт и канатов. В частности о канатных названиях это, может быть, объяснимо из корневого анализа самых слов *ужи* и *при*, из коих первое,—от старо-слав. *ѹже*—веревка, вязка,—могло обозначать первоначально тонкую, легкую снасть (почему и потребовалось образование широко употреблявшегося в древнее время увеличительного *ужище*), а второе, *при*,—от глагола *прать*—тащить,—надо думать, служило обозначением толстых канатных косяков, употреблявшихся для тяги больших груженых судов. Что определенное различие между этими двумя терминами в свое время было, доказывается отдельным их употреблением в старых письменных памятниках, иногда даже в одной и той же фразе. Так, напр., в

¹⁾ Вернее *оклочины* от о(в)ключать (Даль).

²⁾ М. б., от *бабахнуть*—сильно ударить; *бабах*—шлеп, бух, бряк.

³⁾ Из прарусск. формы *стъльпецъ*, (*стъльпъ* = столп), затем *стлопец* > *слопец*. Ср. чешск. *sloup* и польск. *slup*—столб).

⁴⁾ Заимств. из герман. яз.: англосакс. *stēor*—руль, др.-фриз. *stiure* и т. п.

⁵⁾ Стар. и северн.—дерево, бревно, лесина.

⁶⁾ По мнению Гильфердинга от санскр. *kata*—тонкий кусок дерева (Гильфердинг стр. 223); по объяснению других исследователей от сред.-греч. *κἀταργον*—плавание.

договоре Олега с греками читаем: „пойдутъ же Русь домови, да емлютъ у царя вашего на путь брашно и якоря, и *ужа* и *прѣ* ¹⁾, и елика надобѣ“ ²⁾.

Интересно отметить сообщение Константина Багрянородного о величине древних русских парусов, на которые, по его словам, даже для самых больших морских „кораблей“ руссов, выходило всего 30 локтей, т. е., примерно, 20 арш., полотна ³⁾, а для меньших судов— 28 локтей, или около 19 арш. ⁴⁾.

Грузоподъемность старо-русских ладей была очень неодинакова, в зависимости от устройства и назначения судна. Выше уже было отмечено, что вместимость некоторых ладей определялась до 50—60 и даже до 100 человек,—подъемная способность таких судов может быть определена от 500 до 1.000 пуд. Однако обычная нагрузка древних ладей, особенно в походах (очевидно, принимая во внимание свободное размещение людей в целях удобства действий и известного запаса помещения для военной добычи), чаще всего не превышала 40 человек,—так она отмечается в летописях ⁵⁾,—а в отдельных случаях понижалась и до 20 человек. Вместимость также в 40 человек устанавливается для аналогичных судов и у других славянских племен. Так, напр., определяет ее Константин Багрянородный для больших хорватских ладей ⁶⁾; почти то же число (44 человека) указывается в отношении вендских „либурн“: „Rettibur, Vindorum rex... adduxit trecentos liburnas Vendicas, quarum singulae quadragenos quaternos viros binosque equos vehebant“ ⁷⁾,—по мнению проф. Гедеонова, „лишние 4 человека для двух коней“ ⁸⁾. Вместимость германских ладей-однодеревок Плиний определяет в 30 человек: „Germaniae praedones singulis arboribus cavatis navigant, quarum quaedam et triginta homines ferunt“ ⁹⁾.

Осадка ладей, естественно, была также неодинакова, но в общем, благодаря сравнительной легкости, а может быть и лучшей выделке судов, значительно меньше, чем у соответственных иноземных судов. Лиутпранд (историк X в.) говорит об Игоревых ладьях: „Russorum etenim naves ob parvitatem sui ubi aquae minimum est transeunt, quod Graecorum chelandia ob profunditatem sui facere nequeunt ¹⁰⁾. Еще раньше о мелкостенных русских ладьях упоминает император Лев ¹¹⁾.

Наконец, легкость и быстроходность хорошо выделанных ладей была удивительная при благоприятной погоде славяно-руссы про-

¹⁾ Курсив наш. И. Ш.

²⁾ Лавр. лет., 10, 13, 19.

³⁾ Локоть—весьма распространенная (особенно в древности) мера длины, большую часть соответствовавшая, приблизительно, длине человеческой локтевой кости до конца среднего пальца руки. Русский локоть определяется от $10\frac{2}{7}$ до $10\frac{2}{3}$ верш., древне-греческий (на который, вероятно, и считал Константин) = 48 (с небольшим) сант., т. е. равен тем же, примерно, $10\frac{2}{3}$ верш.

⁴⁾ Метог. popul., I, 274.

⁵⁾ Лавр., 12 и др.

⁶⁾ „De admin. imp.“, ed. Vonna, 151.

⁷⁾ „Реттибур, царь Вендов... привел 30 вендских либурн, из коих каждая ведала по 44 человека воинов и по два коня“ (Hist. Nan. Gill. et Magn. saec. in serpt h. Island, VII, 185).

⁸⁾ Гедеонов: „Ваяги и Русь“, I, 379.

⁹⁾ „Раабойники Германии плавают в выдолбленных однодеревках, из коих некоторые поднимают до 30 человек“.

¹⁰⁾ Корабли руссов по причине небольших своих размеров проходят по самой малой воде, так что греческие суда при своей глубокой осадке ничего не в состоянии (с ними) сделать“.

¹¹⁾ „Περὶ ναυραγίας“ (гл. XX, § 70, 350).

ходили на них от устьев Днепра до берегов Малой Азии в двое-трое суток. О быстроте и неожиданности их нападений мы уже говорили в I т. Еще в XVII в. французский посол в Константинополе de Cesy характеризовал морские набеги русских казаков таким образом: „Казаки могут явиться ежеминутно; они нагнали здесь такой ужас, что с большим трудом, при помощи палочных ударов, сгоняют солдат на посылаемые против них галеры“. Другой современник казацких набегов говорит, что в случаях неудачи нападения „челны их рассыпались по морю, как стая скворцов“. О легкости же судов свидетельствует и то обстоятельство, что даже морские ладьи могли переноситься на руках на значительные расстояния.

Не может быть никакого сомнения в том, что на Волге славяно-русские ладьи появились с первых же шагов здесь славян и с самого начала их сношений с финнами, болгарами и хозарами. Первое летописное упоминание о русских ладьях на Волге относится к 1071 году в рассказе о голоде в Ростовской области и отправке „в лодьѣ“ двух волхвов Яном, сборщиком кн. Святослава. Из отдельных видов ладей на Волге, несомненно, были в широком употреблении простые и набойные ладьи, а в низовья заходили иногда и морские, когда руссы пробирались на Волгу с Дона, направляясь в свои набеги на Каспийские берега и возвращаясь из них обратно (см. т. I-й). Впрочем, следует еще раз повторить, что разница между набойными и морскими ладьями была, вообще, небольшая и чаще всего сводилась к лишним набоям на бортах и, главное, к оснастке, чем к размеру самых основ судов.

В заключение необходимо отметить, что с течением времени, при появлении, с одной стороны, больших грузовых судов, с другой—военных кораблей, термин *ладья*, *лодка* утерял свое первоначальное значение крупного, по преимуществу, пассажирского судна, сохранившись за сравнительно небольшими, на реках и озерах в большинстве беспалубными, судами и в морском флоте—за судами береговой охраны (канонерские лодки). Некоторое исключение и здесь представляли собой вышеупомянутые пермские или камские ладьи.

**Другие названия
древне-русских
судов.**

На ряду с названиями „челн“ и „ладья“ в отдельных районах древней Руси употреблялись для деревянных судов и другие названия. Так, в западном крае довольно широкое распространение имел термин „дрѣво“ (старо-слав. „дрѣво“), сохранившийся в Смоленской и соседних с ней губерниях до настоящего времени для обозначения примитивных судов в виде грубо выделанных лодок-однодеревок; на юге—термин „дуб“, с целым рядом производных от него названий, определявших главным образом размеры судна. Таковы: *дубище*, *дубас*¹⁾, *дубасик*, *дубасишка*, *дубок*, *дубик*, *дубчик*, *дубочек*, *дубец*,—все донныне употребляемые у нас в разных местах в отношении судов самого простого устройства. Наиболее любопытным среди этих названий является последнее—*дубец*, на ряду с обозначением на юге самой малой лодки-ботника, сохранивший на севере употребление и в смысле прута, розги, вицы,—очевидно, это название в качестве пережитка было перенесено на вышеупомянутые плетеные суда,

¹⁾ В славянских языках приставками *ас* (*ес*) и *ус* (*уа*) образуются увеличительные имена муж. рода („Филологич. наблюдения“ С. П. Милуцкого в „Материалах для сравнит. и объяснит. словаря русс. языка и древне-славян. наречий“, стр. 332).

не сразу исчезнувшие из употребления с появлением долбленых лодок из цельного дерева.

Самый выбор для судовых названий корня *дуб* объясняется, надо думать, не исключительным употреблением для известного рода судов дубовых деревьев, а, вообще, желанием отметить в названии сравнительную крепость и грузность, тяжесть долбленых судов по сравнению с плетеными и корьевыми судами. Подтверждением этого может служить употребление слова *дуб* в церковно-славянском языке для обозначения вообще дерева и южно-русский термин *дубовик*—в общем смысле лодочника, перевозчика. Небезынтересно отметить также, что слово, обозначающее дерево по санскритски и тевтонски, служит для обозначения дуба по гречески и по кельтски ¹⁾.

Судовой термин „струг“.

Как уже отмечено выше, древние ладьи, даже набойные и морские, не были собственно грузовыми судами: длинные и в то же время довольно узкие в своем основании, они не отличались большой подъемной силой и, кроме того, будучи нагружены, приобретали два очень крупные недостатка,—становясь валкими и давая большую осадку. И если с валкостью можно было до известной степени бороться при помощи балансиров, то излишняя осадка являлась уже слишком значительным неудобством, особенно на наших восточных реках, хотя, вообще, в то время и многоводных, но нередко, при песчаном дне и мягких берегах, изобиловавших мелями и „застругами“, т. е. волнистыми песчаными косами—*перекатами*.

Между тем, потребность в широком грузовом движении сказывалась все больше по мере расселения славянских племен по восточно-европейской равнине с ее огромной сетью водяных путей разнообразной глубины и условий плавания. Еще больше требовали расширения этого движения завязавшиеся со временем торговые сношения, как с западом—через систему Балтийского моря, так и с востоком—по системам Волги, Дона и других рек (см. наш I том). На ряду с тем развитие торговых, а затем и государственных и, вообще, деловых сношений, вызывало стремление к некоторым удобствам пассажирского передвижения, особенно для людей именитого звания—князей, княжеских семей, высшего духовенства и пр.

Для всех этих целей нужен был новый тип судов—с одной стороны, более емких для увеличения грузоподъемности; с другой—плоскостонных для уменьшения осадки при прохождении перекатов и мелких рек, служивших соединительными звеньями речных бассейнов; наконец, легких на ходу при полной нагрузке и с известными приспособлениями для удобств пассажиров.

Такие суда и появились у славяно-руссов, получив со временем уже чисто русское название *стругов*. Первое время они назывались, может быть, и иначе. В памятниках нашей древней письменности встречается изредка название судов—*шири*: „ушли въ ширяхъ“ или „на ширяхъ“, „догнали въ ширѣ“,—возможно, что под этим именем первоначально и были известны плоскостонные и широкие суда нового типа.

Что представляли из себя первые струги, сказать трудно, так как никаких описаний их от тех времен не сохранилось. Можно утверждать только одно: что они были сравнительно небольшие. Это

¹⁾ И. Тейлор: „Происхождение арийцев и доисторический человек“, 27.

доказывается тем, что по Русской Правде струг расценивался вдвое дешевле набойной ладьи и в три раза дешевле морской. То же соотношение между ладьей и стругом сохранено и в договорной грамоте в. к. Василия Дмитриевича 1399 года: „А съ лодіи пошлинь съ доски по два алтына всѣхъ пошлинь, а болѣ того пошлинь нѣтъ, а (съ) струга алтынъ всѣхъ пошлинь“. Особенно дешево ценились простые струги, „без набоев“: „Съ струга съ набои два алтына,—устанавливает грамота того же в. к. Василия Дмитриевича с Федором Ольговичем Рязанским,—а безъ набои денга“; в таможенной Вельгонской грамоте 1563 года—несколько больше: „Съ судна имѣти съ палубенного и не съ палубенного... по алтыну, а съ струга по три деньги“.

Первые исторические указания на размер стругов устанавливают его уже от 6 до 8 саж. в длину¹⁾.

Можно полагать, что постройка стругов происходила первоначально так же, как и ладей,—с цельным основанием из одного дерева, почему и различались струги простые и „с набоями“,—только однодеревная основа судна (труба) расширялась возможно больше—почти до плоского состояния, вследствие чего струги и были, вообще, низкобортными: еще в конце XVIII века наш Академический словарь определял струг, как „водоходное и не высокое²⁾ судно, без палубы, употребляющееся для перевозу тяжестей и товаров на судоходных реках“³⁾.

С течением времени, однако, при постройке стругов стали обходиться совсем без „труб“, выделывая все судно из одних досок.

Так появился наиболее совершенный род деревянных судов—досчатое судно. Может быть, к этому же времени получил начало и самый термин „струг“, относимый позднее, по преимуществу, к досчатым судам.

Несомненно, что первоначальная постройка досчатых стругов была самая примитивная. Возможно, что это были просто плоты из толстых досок или грубо обтесанных брусьев с забранными краями, вроде плававших до новейших времен по реке Днестру „галер“, имевших форму прямоугольных плоских ящиков и введенных здесь в употребление генуэзцами, которые в XII и XIII вв. имели на Днепре свои колонии. Возможно даже, что на первых порах борта стругов делались плетеные из толстого прутняка, как это описывается в „Одиссее“ (см. во введении о судостроении греков) или как практиковалось еще в начале XIX в. на так называемых *жоробках*, перевозивших в меженье время продовольствие, лес и другие подобные грузы на западе—по рекам Вилии, Неману и их притокам. Рисунок древнего волжского струга (груженого хлебом) близко напоминает эти суда (см. рис. 29).

Постепенно (может быть, путем заимствования у соседних, более культурных народов, вроде греков) постройка досчатых судов совершенствовалась, и самое название их „струг“ приобретало все большее и большее распространение, становясь мало-по-малу общим термином для обозначения плоскодонных (досчатых?) судов самых разнообразных размеров и внешнего устройства. После первоначального разделения стругов на простые и „с набоями“ начали различаться струги *полубленные*, т. е. крытые палубой (или лубяной кры-

¹⁾ Доп. к актам историч., III, 144—145.

²⁾ Курсив наш. И. III.

³⁾ Словарь Академіи Россійской. Спб. 1789—1794 гг.

шей) и *неполубленные*—беспалубные; позднее, с увеличением размеров судов, *кладные*—более крупные, специально грузовые (по позднейшей волжской терминологии „низовые“ суда, т. е. ходившие только вниз по течению, самосплавом), и *гребные*—более легкие („верховые“ суда, плававшие с грузом и вверх, против течения); еще позднее появились *чердачные* струги—с особыми приспособлениями для пассажирского плавания в виде кают и рубок (по старой терминологии—*чердаков*): наконец, *малыми* или *легкими стругами* и *стружками* начали называться простые лодки всевозможных размеров, форм и способов выделки.

Грузоподъемность стругов, в зависимости от их размеров, была разная, как равно и их осадка, но во всяком случае первая в рассматриваемый период едва ли превышала 8—10 тыс. пуд.

Происхождение и точное значение самого названия „струг“ с течением времени утерялось, и о нем приходится только гадать.



Рис. 29. Хлебный струг в древности.

Проф. Загоскин высказывает по этому поводу следующие соображения:

„Название струга... было термином такого же общего характера, каким являлись и слова «корабль», «лодья», позже—«судно». Такое общее значение интересующего нас судового названия, быть может, способно найти себе объяснение и в самом его словопроизводстве, в котором звучит корень «стр», напоминающий нам существительные: «струя», «стрежень», имя собственное «Струвун» или «Струон» (название Днепровского порога); глаголы: «струить», «струиться»; быть может, в объяснение этого термина способен помочь нам и глагол «стругати» в значении обработки дерева (откуда: струги, стружки), а также и древне-славянское существительное «строугъ»— в значении орудия, средства вообще, что сблизит судовое понятие «струга» с таким же понятием «судна» (суды, сосуды), употребляемого также в значении средства, орудия (припомним выражение: «сосуд диавольский», т. е. орудие или средство диавольское¹⁾).

Употребление в древней Руси термина «струг» в общем значении судна несомненно. Еще Костомаров отмечал, что в ряду других судовых наименований «название струга (на Руси было) самое употребительное и часто принималось для означения судна вообще²⁾. Но такое значение оно получило уже позднее, первоначально же это было видовое название определенного типа судов, и в нем, несомненно, заключались какие-то конкретные признаки данного типа.

¹⁾ Загоскин, стр. 391.

²⁾ Костомаров: „Собр. соч.“, кн. VIII, стр. 298.

Предположения проф. Загоскина в основе своей могут быть признаны правильными: корневая связь названия „струг“ с словами *струя*, *стрежень* и далее—*стремить*, *остров*—обтекаемый водой, древне-русск. *струга*—поток и пр. и родственными им в других индо-европейских языках: греч. *ῥεῖμα*—течение, англо-сакс. и англ. *stream*, швед. и датск. *ström*, голл. *stroom*, ниже-нем. *Strohm*—сильное течение, больша река,—все объединяемые древним индо-европейским корнем *sreç* и санскритским *sru*—течь,—вполне допустима, но эти предположения, прежде всего, страдают значительной неопределенностью, почему и недостаточно убедительны по существу, не выясняя ни причин возникновения термина „струг“, ни органической связи его с предполагаемым корнем. В самом деле, почему название известного рода судов было связано с корнем *стр* и производным от него „струя“ и „стрежень“? Ведь по струе или стрежню (фарвату) ходили и все остальные грузовые суда.

Может быть, большую близость, как в чисто филологическом, так и в идейном отношении, можно усматривать для разбираемого термина с глаголом „стругать“. Как известно, пила леса совершенно не была известна в древней Руси и в последующее время была очень дорогой по сравнению с выделкой досок топором. Эта примитивная выделка производилась или путем расколки, при чем получавшиеся таким образом очень грубые и негладкие доски носили название *драни* и употреблялись почти исключительно на крыши домов, или путем вытески, или выстругивания досок топором, при чем из каждого древесного ствола, дающего при пилке несколько хороших досок, при топорной выделке получались всего одна-две толстые доски, носившие название „*тесниц*“ (собирает. *тѣс*), перенесенное позднее и на пильные доски и сохраняющееся до настоящего времени ¹⁾. На постройку судов употреблялись, конечно, исключительно эти последние—тесанные или струганные (более гладкие), а не колотые доски, при чем, в виду незнания еще русскими конопатки, доски плотно притесывались одна к другой, а в оконечностях судна выстругивались с необходимыми искривлениями. Вообще, со словом *стругать* и производными от него соединялось понятие об известной чистоте и тщательности работы, откуда и сложилось выражение: „Здесь стружки много, работа не топорная“. Принимая все это во внимание, являлось бы вполне понятным название *стругами* первых судов, сделанных из чисто выструганных (хотя и топором) и тщательно прилаженных одна к другой досок.

Однако одного этого признака едва ли было бы достаточно для типового названия судна, прежде всего потому, что поделка из струганных (топорных) досок была, вообще, в довольно широком употреблении на Руси и, таким образом, не могла явиться особенно характерной. Кроме того, с таким объяснением этого термина трудно согласовать продолжительное употребление у нас выражения „набойный струг“, заставляющего предполагать, что такие суда (как отмечено выше) не сразу стали делаться досчатыми, если только для устранения этого недоразумения не допустить, что для „набоев“ употреблялись более тонкие и легкие доски, чем для днища и бортов судна. Кстати сказать, с таким предположением легко согласовались бы и свидетельства о крайней низкобортности первоначальных стругов.

¹⁾ Самое слово *доска* Гильфердинг производит от санскритск. *takṣ*—тесать („Сравн. языка слав. с санскрит.“—в „Материалах для сравнит. и объяснител. словаря“, стр. 451).

Нам представляется возможным если не дать происхождению термина „струг“ другое объяснение, то во всяком случае усилить его еще новым признаком.

Стругами назывались у нас в древности волны: „Струги—волнобития рѣчныя или морскія, еже есть валы“,—определяет это слово древний „Азбуковникъ и сказаніе о неудобь понимаемыхъ рѣчахъ“¹⁾. Отсюда, несомненно, старинное выражение: „вода стружит“, т. е. бьет в берег, завиваясь мелкими волнами, и сохраняющееся до настоящего времени слово „заstrуги“—отмели и подводные песчаные косы, всегда обозначающіеся легкими „волнобитіями“, характерною рябью, похожею на мелкие древесные стружки; отсюда же польское чешское и хорватское *struga*—поток, малая речка,—имевшіе в основе тот же общий корень, санскрит. *sgu*—течь²⁾).

Сделанные из гладких выstrуганных досок, плоскодонные и первое время небольшие грузовые суда, свободно скользящія по волнам—„strугам“, плававшіе по мелким речкам—„strугам“ и легко проходившіе отмели—„заstrуги“, естественно, этими именно чертами и обращали на себя наибольшее внимание, отличались от других судов своего времени и получили название *strугов*.

В памятниках древней русской письменности термин „струг“, несмотря на сравнительно раннее и широкое распространение судов, носивших это название, встречается гораздо реже, чем названия „корабль“ и „ладья“. Это естественно объясняется, помимо небольших сравнительно размеров судов, тем, что они употреблялись преимущественно для простых хозяйственных целей—передвижения или перевозки грузов, а эти вопросы, вообще, редко затрагивались в древне-русской письменной литературе.

Кроме приведенных выше указаний Русской Правды и договорных княжеских грамот, название „струг“ упоминается еще в следующих древне-русских текстах:

а) в „Слове о полку Игореве“:

„Рѣка Стугна, худу струю имѣя, пожръши чужи ручьи, и струги растре на кусту“;

б) в „Путешествіи диакона Игнатія“ (кстати сказать, в связи с Волгой):

„Поидохом же отъ Переславля Рязанскаго въ недѣлю Ѳомину, проводишажъ съ нами (с Дона на Волгу) и три струги да насадъ на колесѣхъ“.

Любопытно подчеркнуть то обстоятельство, что и оба приведенные упоминания о стругах относятся не к летописным текстам, а к произведениям так называемой светской литературы. В летописях о „стругах торговых“ вскользь говорится только уже в позднейшее время и то едва-ли не в одной Воскресенской летописи³⁾.

Близко к стругам стояли упомянутые выше Судовой термин „насад“ (носад). *насады* или *носады*, представлявшіе дальнейший шаг вперед в судостроении древней Руси.

Когда появились насады, в точности неизвестно. Начальная летопись в первый (и единственный) раз упоминает о насаде под

¹⁾ Сахаров: „Сказания русск. народа“, т. II, кн. 5, стр. 186.

²⁾ Гильфердинг: „Сравнение языка славянскаго с санскритским“ (Материалы для сравнения и объяснит. словаря, стр. 472) и Микуцкий: „Сравнение корвей и слов санскритских со славянскими“ (там же, стр. 101).

³⁾ Стр. 103. Кроме того, о торг. стругах см. в Собр. грам. 1,67 и 99, а о позднейших стругах в Северн. Арх. 1822 г., № 3, стр. 25.

1015 годом в рассказе об убиении князя Глеба, но, с другой стороны, Русская Правда, даже в подробной редакции, относимой к XII в., устанавливая расценку различных судов на случай их кражи, не знает насадов. Отсюда можно заключить, что насады начали распространяться не ранее XII века, почему и не нашли еще себе места в нашем первом законодательном кодексе.

Не сохранилось также сведений и о первоначальной конструкции насадов, исследователи же древне-русского судоходства существенно расходятся в этом вопросе.

Н. Я. Аристов, не останавливаясь на термине *насад*, просто говорит, что „назначение струга и насада совершенно одинаково, и они встречаются вместе в древних памятниках“¹⁾.

С. А. Гедеонов, с одной стороны, признает название насад „общеславянским“ судовым термином, с другой стороны—тут же вскользь отмечает, что, быть может, слово *насад* перешло к нам от варягов: „*nāsadiště*—малый челн, употребляемый на Дунае (Wrat. cest. ar. Jungm.)“²⁾. Однако последнему предположению противоречит то обстоятельство, что насады, по всем сохранившимся о них данным, были, наоборот, суда крупные, приспособленные к плаванию по глубоким рекам, озерам и даже морям вблизи берегов. К тому же было бы и очень странно вводить новое название, да еще заимствовать его с иностранного языка, для понятия, так издавна закрепленного уже родным словом *челн*.

Другие исследователи отождествляют насады с набойными ладьями, сближая и самые названия тех и других судов.

Первый высказал такое мнение проф. П. Н. Мрочек-Дроздовский в своих „Исследованиях о Русской Правде“: „Набойная лодья—речное судно с *насадами*, т. е. поднятыми, надделанными бортами“...³⁾. Так же полагал Даль: „Насад—речное судно с *набойми*, с нашивами, с *насадами*, с поднятыми, надделанными бортами“⁴⁾. Наконец, к тому же, повидимому, склонялся и проф. Загоскин, который, приведя мнение Мрочек-Дроздовского, говорит: „Слова «набой» (от набивать) и «насад» (от насаживать)—понятия, действительно, однозначущие“, и далее высказывает предположение, что оба термина являются „различными,—быть может, областными,—наименованиями одного и того же судостроительного типа“: набойная лодья на юге, насад на севере⁵⁾.

Как будто бы соответственно с таким мнением стоит то обстоятельство, что на сохранившемся до нас изображении древне-русского насада в миниатюрах так называемого Сильвестровского сборника (памятник XVI в.), изображающих погребение кн. Глеба, он, действительно, имеет вид глубокой лодки с набойными бортами и высоко поднятыми носом и кормой (рис. 30).

Нам, однако, кажется, что едва-ли и это предположение можно принять без оговорок, хотя оно и разделяется указанными крупными авторитетами. Прежде всего, представлялось бы непонятным, для чего понадобилось и как могло появиться новое название старых судов, точно уже зафиксированных не только в простом разговорном языке, но и в законодательных актах (Русской Правде). Предпо-

¹⁾ Аристов: „Промышленность в древн. Руси“, стр. 97.

²⁾ Гедеонов: „Варяги и Русь“, ч. I, стр. 383.

³⁾ Мрочек-Дроздовский: „Исследования о Русск. Правде“ (М. 1885 г.), вып. I, стр. 205—206.

⁴⁾ Даль: „Толковый словарь живого великорусск. языка“, т. II, стр. 478.

⁵⁾ Загоскин, стр. 381.

жение проф. Загоскина, что термин „насад“ являлся областным и, именно, северным опровергается тем, что это название существовало одинаково и на севере, и на юге (см. ниже упоминания летописей, „Слова о полку Игореве“ и пр.). Далее, ладьи, хотя бы и с набоями, были все же однодеревки, имевшие в основе одну колоду—„трубу“, между тем как насады, судя по многим данным, были уже суда досчатые или, в крайнем случае, первое время составляли переходную ступень от однодеревок к досчаникам,—объединять такие различные по конструкции суда в одно понятие и чуть ли не в одно название народная речь, несомненно, не могла. Кроме того, насады, по тем же историческим свидетельствам, были суда крытые, палубные, тогда как ладьи по типу своему—беспалубные. Наконец, в самых исторических свидетельствах понятие насада определенно разграничивается с понятием ладьи. Так, летопись под 1228 г. рассказывает о нападении Еми в „лодках“ на новгородские пределы, причем новгородцы со своим князем Ярославом выступили против неприятелей в насадах: „Новгородцы всѣдаше в насады, вгребоша съ княземъ Ярославомъ“, и в то же время ладожский посадник погнался за ними в ладьях: „гонися въ лодяхъ по нихъ въ слѣдъ“¹⁾; под 1459 г. описывается поход псковского князя Александра на немцев, совершенный „въ насадѣхъ и въ лодяхъ“, и т. д.



Рис. 30. Насад.

Таким образом, надо полагать, что, несмотря на свое внешнее сходство с набойными ладьями, насады имели какое-то определенное и существенное различие от них, как равно, очевидно, и от стругов. Вывод здесь может быть только один,—что насады были первым опытом судов, так сказать, комбинированного типа, среднего между ладьей и стругом, венцом какового типа явились впоследствии расшивы. Конечно, первый опыт был, несомненно, очень скромным и по всей вероятности сводился лишь к некоторой развальности бортов и наклону наружу штевной досчатого судна, как это мы будем видеть позднее в судах типа белян. Правильность такого предположения подтверждается тем, что в некоторых глухих местах Поволжья (особенно в камском бассейне) беляны еще в середине XIX в. назывались насадами²⁾.

Можно полагать, что первое время насады употреблялись преимущественно для пассажирского плавания.

Как мы видели выше, единственное упоминание насада в Начальной летописи относится к предсмертному путешествию в „насаде“ князя Глеба. В более поздних летописных текстах и других древне-русских памятниках употребление термина „насад“ для обозначения пассажирского судна начинает фигурировать чаще. Так, в 1149 г. вел. кн. Изяслав посылает из Киева свой насад за князем Ростиславом Юрьевичем, при чем в этот насад,—очевидно, очень большой,—помещается и дружина князя Ростислава: „и, что съ

¹⁾ Полное собрание русск. летопис. т. I, стр. 205.

²⁾ Вогославский: „О купеческом судостроении в России“, стр. 163.

нимъ дружины, влезе въ насадъ, съ теми же и привезоша“; в 1160 г. вел. кн. Ростислав посылает из того же Киева „въ насадѣхъ“ рать берладников в низовья Днепра; в „Слове о полку Игореве“ (половецкий поход 1185 г.) княгиня Ярославна плачет: „О, Днѣпре словутицю, ты лелѣяль еси на себѣ Святослави носады до полку Кобякова“; в „Повести о св. князе Александре Невском“ в морском гребном насаде является князю Александру видение князей-мучеников Бориса и Глеба: „И слыша шумъ страшень по морю, и видѣ насадъ единъ гребущъ, посредѣ же насада стояща мученику Бориса и Глѣба въ одеждахъ червленьхъ“¹⁾; наконец, в „Путешествии диакона Игнатия в Царьград и Иерусалим“, совершенном в 1392 г., насад перевозится, для дальнейшего следования путешественников, на р. Дон сухим путем на колесах: „Поидохомъ же,—пишет Игнатий,—от Переславля Рязанскаго (т. е. с р. Оки) в недѣлю Ѡмину, проводиша-жъ съ нами и три струги да насадъ на колесѣхъ. Въ четвертокъ же придохомъ къ рѣцѣ къ Дону и спустихомъ суды на рѣку на Донъ“²⁾.

Из упоминаний насадов в качестве военно-транспортных судов можно указать на летописный рассказ о болгарском походе 1182 г., где это название фигурирует наряду с пассажирскими „галѣями“: „и ту оставиша всѣ носады и галѣѣ“³⁾.

Особенно широкое употребление имели насады в Новгородской области, где они получили значение товаро-пассажирских судов, что является и вполне понятным при развитии новгородской торговли, нуждавшейся в больших транспортных судах не только для внутренних сообщений, но и для сношений с границей. Не останавливаясь на многочисленных свидетельствах различных исторических документов о новгородских насадах, в виду того, что они не прибавляют ничего нового к выяснению понятия насада, укажем лишь на то, что, по свидетельству летописей: а) новгородцы плавали в насадах с торговыми целями даже по Балтийскому морю (Ипат. летоп., 41; 1 Новгор. л., 42, 69) и б) в 1409 г. ходили в насадах по Волге и Каме войной на болгар, при чем на Волге у них было 150 насадов и на Каме 100 (Никон. V, 29).

Можно думать, что из Новгорода насады и проникли на Волгу, как равно и в Беломорский бассейн, где эти суда также получили очень большое распространение уже в качестве грузовых—при перевозке разных товаров, в особенности по рекам Сухоне и Северной Двине, между Архангельском и Вологдой.

О северных насадах, на грани рассматриваемого нами периода со следующим, имеется интересное свидетельство англичанина Дженкинсона, посетившего Россию в период 1557—1572 гг. 4 раза в качестве посла английской королевы Елизаветы к Иоанну Грозному (см. т. I настоящей книги), при чем путешественник ехал через Архангельск и Вологду. По словам Дженкинсона, обыкновенные русские насады того времени были длинные и широкие, плоскодонные суда, крытые палубами и с грузом, возвышавшиеся над водой не более 4-х фут. Длина их достигала до 8 и даже 10 саж.

Для большей легкости при постройке насадов совершенно не употребляли железа,—все судно делалось из одного дерева,—как это практиковалось позднее (снова можно отметить) при постройке волжских белян.

¹⁾ Полн. собр. русск. летоп., т. III, стр. 106—107.

²⁾ Сахаров: „Сказания русского народа“, т. II, кн. 8, стр. 97.

³⁾ Полн. собр. русск. летоп., т. II, стр. 125.

„Устюжские“ северные насады, по таможенной грамоте 1585 г., облагались пошлиной в одну полтину, т. е. вдвое больше, чем также „устюжские“ струги,—такой разницей определенно устанавливается сравнительная величина и грузоподъемность судов.

Обращаясь к вопросу о происхождении самого названия „насад“ и относясь, как было сказано выше, отрицательно ко всем высказанным до сих пор предположениям по этому поводу, мы считаем более вероятным одно из следующих объяснений этого термина:

1. На р. Аму-Дарье до последнего времени сохранился способ постройки грузовых судов—„каюков“, напоминающий седые времена египетского судостроения и, очевидно, заимствованный оттуда: особого устройства топором, насаженным на длинную рукоять, но не вдоль, как топор, а поперек, подобно нашей мотылке, вытесываются толстые брусья-доски, которые для выделки судна наколачиваются, *насаживаются* одна на другую в шахматном порядке деревянными гвоздями, с соответственным притесыванием в закруглениях кормы и носа судна,—таким образом сшивается весь остов судна, пробиваемый затем в пазах мхом. Вполне возможно, что точно таким образом первоначально строились и наши „насады“,—кстати сказать, и появившиеся уже с продвижением Руси на восток и с завязавшимися регулярными сношениями с ним.

2. Слово *насад* и производные от него, вообще, употребляются в народной речи для обозначения заполнения, нагрузки, емкости. Так, например, „насадить“ куда-либо людей значит посадить их много, не особенно сообразуясь с вместимостью помещения; „насадить овин“ значит заполнить его снопами („насад“ овина—полная норма снопов), „насадить печь“ значит загрузить ее сполна материалом для обжигу и т. д. В связи с этим старые выражения: *насадка*—мера жидкости, кадка, *насадистый*—просторный, удобный, *насадчивый*—умеющий насадить, наполнить и проч. Отсюда был бы вполне естествен судовой термин *насад* для обозначения большого и широкого транспортного судна, при том употреблявшегося вначале, преимущественно, для пассажирских перевозок или для *насадки* людьми. Следы именно такого употребления термина „насад“ сохранились в народной поэзии, где даже сравнительно небольшое пассажирское судно (*не* лодочного типа), загруженное людьми, называется насадом. Песня, записанная еще в XVIII в., говорит, как

По Неве-реке суденышко плывет,
Не величко, малешенько;

на нем „семеро работничков“, восьмой „кормщикек“ и два пассажира: „удал добр молодец“ и „красна девица-душа“, вызвавшаяся сесть на корме и

Кормовым веслом поправливати,
Всем *насадом* поворачивати ¹⁾.

3. Наконец, может быть, происхождение термина „насад“ объясняется очень просто и близко к толкованию наших лингвистов в связи с отмеченным выше значительным поднятием носа и кормы судна: название „насад“, „насада“ или „носад“ могло быть, естественно, приурочено к судам с нарубленными, *насаженными* оконечностями или к судам с большими, высокими носами. При таком толковании, между прочим, понятной являлась бы и двойная транскрипция этого термина—через *а* и *о*.

¹⁾ „Великорусские народные песни“, изд. проф. А. И. Соболевским (СПб. 1898 г.), т. IV, 263—264.

На ряду с насадами, большими также судами Судовой термины „галей“ (собственно даже морского типа) были упомянуты выше „галеи“, известные на Руси по древним памятникам с XII в. и, несомненно, получившие свое название от общеизвестного типа гребных пассажирских судов—галер. Начало возникновения этого типа восходит к древнейшим временам первобытного Египта, но особенное развитие он получил в средние века у народов Средиземного моря, где галеры считались лучшими боевыми судами, как имевшие два двигателя—весла и паруса. Самое наименование судов у различных народов принимало разные формы: у греков *γαλέα*, у римлян и итальянцев *gallia*, у англичан *galley*, у датчан *galei*, у голландцев *galey*, у шведов *galeja* и *galer*, у немцев *Galeere*, у далматинцев и турок *katorga* ¹⁾, у древних руссов *катарха* и *кувара* или *кубара* (заимствовано с греческого и впервые фигурирует в договоре Игоря с греками). Длина обыкновенных средневековых галер была немного более 50 метров, ширина—6 метров; весла были очень длинные и тяжелые, так что в больших галерах на одном весле сидело по 5—6 чел., и работа их была крайне трудная (отсюда средневековые ссылки на галеры, как тяжелая мера наказания, и наши выражения: „каторга“, „каторжный“ и в особенности „каторжные работы“—тяжелые принудительные работы). Позднее размеры галер-каторг значительно увеличались, и число весел у них доходило до нескольких сот штук: „Имеют же катархи весель 200, а иные 300 весель. Въ тѣхъ судѣхъ рать по морю ходить“,—говорится в Путешествии Зосимы 1420 г. ²⁾)

В древней Руси галеры появились почти одновременно в двух речных бассейнах: днестровском, где их ввели в употребление (как указано выше) генуэзцы в XII и XIII вв., и в волжском, где они получили название *галей*, позднее применявшиеся, повидимому, в качестве общего наименования крупных гребных судов. Так, галей упоминаются летописью, на ряду с лодьями, насадами и учанами, в описании болгарского похода 1182 г. (см. летописную выдержку выше); галейми названы греческие боевые суда начала XIII в. и немецкие суда, приходившие в Новгород: „кораблѣ ихъ и галей ихъ стояхоу назаде“ ³⁾; наконец, уже во второй половине XVI в. князь Курбский называл „галіями“ транспортные суда Казанского похода 1552 г.: „запасовъ было всякихъ множество съ русскія земли галіями напривожено“ ⁴⁾.

Несомненным отголоском широкого употребления в древней Руси судов типа галер может служить увековечение этого названия в былинном эпосе—в одной из *старин* о новгородском ушкуйнике Василии Буслаеве, где говорится, что

На славном море Каспийском,
 На том острове на Куминском,
 Стоит застава крепкая,
 Стоят атаманы казачие;
 Не много, не мало их—три тысячи;
 Грабят бусы, *галеры*,
 Разбивают червлены корабли ⁵⁾.

¹⁾ Очевидно, от вышеупомянутого греч. *κάρουον*—плавание.

²⁾ „Сказания русского народа“ Сахарова, т. II, VIII, стр. 58.

³⁾ Полн. собр. русс. летоп., III, 1 Новгород. л., 128; Ипат., 25.

⁴⁾ „Сказания князя Курбского“ (СПБ., 1868 г.), 15 и 34.

⁵⁾ Былина „Василий Буслаев молиться ездил“.

Судовой термин
„учан“ (вчан).

Вместе со стругами и насадами в древних памятниках нередко фигурирует судовой термин „учан“ или „вчан“, упоминавшийся нами вскользь уже выше. О происхождении и значении этого термина было немало предположений, но вопрос остается невыясненным до настоящего времени.

Н. Я. Аристов считал, что слово *учан* „русского происхождения, как насад и струг“, производя его от „чан“, а это последнее отождествляя с „досчан“, „досчаник“: „Досчаник, отличный от лодки и от других больших судов, назывался в древнее время учаном“; и в другом месте: „Учан происходит от слова *чан* и названием показывает, что это судно было плоскодонное“¹⁾. Даль, отмечая слово „учан“ турецким, основу его — „чан“ — считает, напротив, чисто русской, производя так же, как и Аристов, от *досчан — дщан — чан*.

В еще большее противоречие впадает при объяснении этого слова проф. Загоскин. В начале, приведя мнение Аристова, он говорит: „С толкованием Н. Я. Аристовым словопроизводства термина «учан» легко можно было бы согласиться в том случае, если бы покойному историку удалось доказать славянское происхождение самого названия — «чан», но в том то и горе, что это слово несомненно восточного происхождения и древней славянской лексикологии чуждое“, и непосредственно вслед за приведенным заявлением сам пытается сблизить слово „учан“ с славянским „челн“: „Мы, с своей стороны, сопоставим судовое наименование «учан» с словами «цаунъ» и «цаунакъ» — у балтийских славян, *czoln* и *czolno* — у поляков, *clun* — у чехов, «челн» у русских славян, выражающими собою на всех этих наречиях понятие небольшого водоходного судна (челна). Производные существительные с гласною «у» (ou) в их начале — представляют собою явление самое заурядное в нашей лингвистике (припомним слова: у-силie, у-сев, у-блюдоk, у-реkание и мн. др.); отсюда нисколько не парадоксальным явится и словопроизводство: челн = цаунъ = чаун = учаун = учан, которым мы, быть может, верно и доберемся до происхождения интересующего нас судового термина. Сближая между собою только что приведенные лингвистические факты, мы легко можем прийти к предположению, что слова «цаунъ», «цаунакъ», «чаун», «учан» являются наименованиями небольших речных судов (челнов) у северных, прибалтийских и ильменских славян; слова же: «чолн», «чолно», «члун», «челн» — наименованием их (припомним «челнъ» подробной Русской Правды) у славян южных и, в частности, приднепровских. Еще весьма любопытное сопоставление на той же почве: в «Договорной грамоте славянского князя Мстислава Давидовича с Ригю и Готским берегом», относящейся к 1229 году, мы находим следующее определение, касающееся так называемого берегового права: «У кого ся избіеть (т. е. потерпит аварию, — речь идет о реке Западной Двине) оучанъ, а любо челнъ... товаръ (т. е. груз) его свободенъ на водѣ и на березѣ». В только что цитированном нами тексте, относящемся ко второй четверти XIII века, термин «оучанъ» фигурирует, на ряду с наименованием «челн», в качестве понятия однозначущего, — не позволительно ли будет нам видеть здесь два названия: одно — севернорусское, второе — южно-русское, приведенные для выражения одного

¹⁾ Аристов: „Промышленность древней Руси“, стр. 97 и примеч. 307.

и того же судового понятия, именно понятия небольшого грузового речного судна¹⁾.

Русским словом склонен считать „учан“ и С. А. Геденов: „Струг и учан,—говорит он (правда, без особой уверенности),—принадлежат едва ли не одной Руси“²⁾.

Наконец, „для полноты картины“ можно привести еще мнение А. С. Великанова, который производит слово „учан“ с санскритского:

„а) *Учьь, уцьь*—переплывать на другую сторону, плыть далее;

б) прист. *Ан*—движение: *Уч-ан*“³⁾.

По поводу всех этих лингвистических ухищрений невольно вспоминаются слова того же Загоскина, которые почтенный профессор нехотая забыл, предлагая свое объяснение термина „учан“:

„Задачею весьма неблагоприятною явилось бы отрицание или хотя бы только умаление тех услуг, которые уже оказаны и не перестают оказываться делу исторического изучения наукою сравнительного языковедения, преследующего цели исследования одного из первостепенных продуктов духовной жизни человека. Всегда надлежит, тем не менее, историку иметь в виду и то обстоятельство, что сравнительно-лингвистический метод исторического изучения представляет орудие обоюдоострое, требующее величайшей осмотрительности и осторожности в обращении с собою... Вряд ли возможно указать какую нибудь другую отрасль русского исторического изучения, на почве которой было бы применено столько лингвистической эквилибристики, высказано столько гипотез и домыслов, сделано столько более или менее остроумных и удачных сопоставлений, сравнений, сближений,—все это на почве сравнительного языковедения, то действительного, то воображаемого“⁴⁾.

К сожалению, все приведенные толкования слова „учан“, в том числе и нелишнее остроумие объяснение самого проф. Загоскина, должны быть признаны в той или иной степени „лингвистической эквилибристикой“: производство его от слова „челн“ слишком искусственно и не может быть оправдываемо никакими законами языка; равным образом, мало вероятно и образование его из слова „досчан“. Дело в том, что название „учан“ чаще всего фигурирует в наших старинных письменных памятниках (главным образом, в летописях) в перечислениях восточных и, вообще, инородческих судов, рядом с *кербатами, мишанами* и пр. И, действительно, мы встречаем термин *учан* в названиях старинных турецких судов; кроме того, оно существует до настоящего времени у киргизов и туркмен в общем значении судна. Очень возможна при этом корневая связь его с турецким и бухарским словом *чань*—кадь, большая кадка.

Как бы то ни было, слово *учан* или *вчан* было названием совсем не мелких судов типа челнов, как полагает проф. Загоскин, а более или менее крупных грузовых транспортов, по всей вероятности, коротких, но широких и глубоких, подобно турецким же, по преимуществу морским, грузовым судам *бусам-ваннам*. Такое понимание подтверждается и текстами тех упоминаний об „учанах“, какие имеются в древне-русских памятниках письменности.

1) Загоскин, 1, стр. 393—394.

2) Геденов: „Варяги и Русь“, 1, стр. 383.

3) Великанов: „Разведки о древнейшей русь-славянской грамотности“ (Одесса 1878 г.) стр. 67.

4) Загоскин, стр. 353—354.

В виду того, что некоторыми из этих текстов пользовались иногда (как, напр., выше—тот же Загоскин) для доказательства совершенно противоположного мнения, приведем предварительно важнейшие из них в последовательном порядке их появления:

а) Прибѣгше къ Волзѣ въ учаны, и ту абье опровергоша учаны, и тако истоноша болѣ тысячи ихъ (Лавр. л., 6692 или 1184 г.; тоже в Ипат. л. под 6690 или 1182 г.).

б) Оу кого **▲** избѣтъ оучан, а любо челнѣ, **Бѣ** того не даи, или оу Роусина, или оу Латиненского, оу тѣхъ вѣльсхи, кто сю свободу далъ, товаръ **кго** свободнѣ на вѣдѣ и на березѣ бес пако-сти всакому (Смол. гр. 1229 г.).

в) Они же трупья своя многи учаны накладоша, везше въ землю свою (Псков. 1 л., 6780 или 1272 г.).

г) А хотя хто что вынеслъ или на поле... или въ учаны, то все поломянемъ взялося (Новг. 1 л., 6848 или 1340 г., по Акад. сп.).

д) Людіе же, боящеса, не смѣяху в городѣ жити, нѣ по полю, а иніи по рли живяху; друзіи же по берегу в учанехъ (Новг. 1 л., 6850 или 1342 г., по Арх. сп.).

е) Суды ихъ вся изсѣкоша и паузки и кербаты и лоды и учаны... и струги, и все огню предаша (Др. л., 6874 или 1366 г., 1, 246).

ж) Волны, яко горы, высоки, страшны, возстающе, разбиваху учаны ихъ и вся суды великіа посреди озера того (Соф. вр., 6979 или 1471 г., II, 132).

з) Стоявшѣ въ Ловати естъ учановъ съ 40 много время, и выѣха на Илмерь озеро; и ноши наставши велію вѣтру, и вси учани и люди потопи безъ вѣсти (Псков. 1 л., 6980 или 1472 г.).

и) Собравше по Завеличью оставшаяся древеса и жердье и солому, и накладоша 2 учаны акы тростья и поляша таковыи хвастъ смолоу и таковымъ замышленіемъ хотѣша Запсковіе зажещи (Псков. II л., 6988 или 1480 г.).

к) Сбирати имъ та пошрины лѣтѣ съ учановъ, и с лодей, и съ поромовъ, и съ плотовъ (Тамож. Новг. гр. 1571 г.).

Как можно видеть, учаны в большинстве случаев ставятся в ряд с крупными судами—ладьями, кербатами, стругами, поромами. Сообразно с этим, на них плавают не только по рекам, но и по большим озерам, вроде Ильменя. Далее, указание Новгородской летописи, что люди (из страха татарских набегов) бросали города и жили на берегу в учанах, свидетельствует, что это были достаточно поместительные и, во всяком случае, надо полагать, крытые посудины, в которых можно было и сложить все имущество беглецов и укрыться с семьями от непогоды. О том же говорит попытка 1480 года двумя подожженными учанами с облитым смолоу лесом зажечь все Запсковие. Наконец, в Софийском времени учаны прямо называются „великими“ судами, которые разбивались только „высокими“ и „страшными“ волнами, встававшими, „яко горы“.

При таком понимании термина „учан“ и текст Смоленской грамоты 1229 г., приводимый Загоскиным, как свидетельство одинакового значения учана и челна, получает совершенно иной и прямо обратный смысл,—очевидно, два названные судовые термина были взяты в грамоте не как одинаковые обозначения одного и того же понятия (что было бы в конце концов и бесцельно), а, наоборот, как противоположные, и текст грамоты нужно понимать таким образом: у кого разобьется судно, безразлично—большое или

малое, — „оучанъ, а любо челнъ“, — товар его свободен на воде и на берегу.

Подводя итог всему сказанному, необходимо отметить, что из ряда вышеуказанных толкований слова „учан“ правильное других понимал его Аристов, который считал учан плоскодонным „досчаником, отличным от лодки (ладьи) и от других больших судов“. Как мы увидим ниже, *досчанами* или *досчаниками* назывались в древней Руси, одни из самых больших транспортных судов, употреблявшиеся для грузовых перевозок.

Из приведенных же текстов русских письменных памятников можно усмотреть, что название „учан“ употреблялось на Руси приблизительно с XII в., т. е. в период ближайшего соседства наших предков с тюркским Поволжьем, и в это время имело широкое распространение по всей территории Руси.

В XIV веке у нас появляется новый **судовой термин** „ушкуй“ (ушкул, оскуй, скуй). термин — *ушкуй*, возникший первоначально в Новгородской земле или во всяком случае в применении к новгородским судам и усвоенный при распространении на местах в нескольких различных вариантах, каковы: *ушкуй*, *ушкуль*, *ушкол*, *оскуй* и *скуй*. С течением времени суда этого названия получили широкую, но печальную, известность специально разбойничьих судов, на которых совершали свои набеги новгородские повольники. Откуда первоначально заимствован термин „ушкуй“, что он обозначал и к судам какой конструкции применялся, — определенно не известно. О происхождении названия нет даже сколько нибудь основательных предположений; что же касается практического применения его, то, — кажется, с легкой руки Аристова, — ушкуи до сих пор принято считать мелкими и легкими судами типа челнов или малых стругов. „Ушкуй, — говорит Аристов, — легкие лодки, на которых разгуливали новгородские разбойники по Балтийскому морю, по Волге и Вятке“ ¹⁾. Такого же мнения держится и Загоскин: „Ушкуями, — по его словам, — назывались особого устройства лодки, отличавшиеся небольшими размерами, легкостью хода и мелкою осадкою, дозволяющею им ходить по рекам сравнительно незначительной глубины“ ²⁾. Несколько выше он говорит, что ушкуи представляли „по своему назначению в высшей степени своеобразный вид новгородских туземных судов... тип легких судов исключительно северно-русского происхождения“.

Мы снова, к сожалению, не можем согласиться с приведенным мнением компетентных исследователей, тем более, что совершенно не знаем, на чем они основывали это мнение. Правда, Загоскин приводит кое-какие основания, замечая, что „как характер и назначение этого судна (подвижность, легкость, возможность быстрого и внезапного нападения, действие массою), так и его размеры (около 30 человек экипажа) ³⁾, невольно напоминают нам лодки-однодеревки старой приднепровской Руси и легкие корабли (снеки, холькеры)... скандинавского типа“ ⁴⁾, но все эти соображения не выдерживают серьезной критики.

В самом деле, „подвижность, легкость возможность быстрого внезапного нападения, действие массою“ могли бы иметь значение

¹⁾ Аристов: „Промышленность древней Руси“, стр. 97.

²⁾ Загоскин, стр. 395.

³⁾ В 1375 г. в 70 ушкуях помещалось 2.000 чел.

⁴⁾ Загоскин, стр. 396.

только в сражениях на воде, при нападениях же на прибрежные города (как делали ушкуйники) были во всяком случае не так важны; что же касается размеров судов, имевших до 30 человек экипажа, то эти размеры, по указанному признаку, ни в коем случае не могут быть признаны незначительными. Мы знаем, что самые большие древне-русские суда—„морские ладьи“ имели иногда до 20 человек экипажа, а 40 человек было обычным предельным его числом. И это является совершенно понятным, если принять во внимание, что в те же суда должна была грузиться и многочисленная военная добыча, и не менее многочисленные пленники, которые увозились из разграбленных городов для продажи.

Далее, новгородские ушкуйники ходили на своих судах не только „по рекам сравнительно незначительной глубины“, как говорит проф. Загоскин, но, по его же собственному признанию, и по всей великой, многоводной Волге, и даже по Балтийскому морю, „наводя страх на морские побережья Скандинавского полуострова и на волжские побережья Булгара и Золотой Орды“¹⁾. Так, в 1320 г. некий новгородец Лука ходил в ушкуях на Мурман; в 1339 г. ушкуйники воевали шведскую корелу, в 1349 г. ходили набегом на берега Норвегии. Не только на мелких и легких челноках, но даже и на малых стругах, такие отдаленные путешествия по морю были, конечно, совершенно невозможны.

Значительные и даже прямо „великие“ размеры ушкуев подтверждаются и письменными документами. Не приводя всех указаний древних памятников на ушкуи, вследствие их многочисленности, мы ограничимся лишь наиболее характерными и подтверждающими наше мнение:

а) Съде государь на ушкуль подъ Вязовыми горами и тако прииде в Новъгород въ Нижней (Соф. вр., 7061 или 1453 г.).

б) На завтрѣ сѣлъ государь и з братом своимъ въ ушкулы и погребъ вверхъ Волгоу (Никон. л., 7061 или 1453 г.).

в) Повергше 7 ускуевъ (в др. сп. *насадов*), поидоша пѣши (Псков. 1 л., 6926 или 1418 г.—по Арх. Мал.).

г) А всѣхъ было людей съ посадникомъ Дороеемъ 20 скуевъ, да 80 лодей, а все то съ людьми (Псков. 1 л., 6971 или 1463 г.).

д) А Псковичи сустрѣкали ея (царицу) въ оскуяхъ на Измены. изъ конца по оскую (в др. сп.: 6 насадовъ уготоваша великихъ,— Псков. 1 л., 6981 или 1473 г.).

Понятно само собой, что если уже в начале XI в. наши князья совершали свои путешествия по рекам не в простых лодках, а в особо приспособленных насадах (кн. Глеб в 1015 г.), то в XV веке русский царь не мог проезжать в простом челноке или в открытой ладье, тем более на таком сравнительно большом расстоянии, как от Вязовых гор до Нижнего-Новгорода, и по такой реке, как Волга. Затем, в Псковской летописи под 1463 г. „скуи“ или ушкуи поставлены выше „лодей“, чего, несомненно, не могло бы быть по отношению к малым судам типа челноков, а под 1418 и 1473 гг. „ускуи“ и „оскуи“ в разных летописных списках определенно отождествляются с насадами и даже „великими насадами“, как говорится под 1473 годом.

Наконец, несомненная значительность ушкуев по размерам подтверждается и тем точным их учетом при набегам ушкуйников на Волгу, какой тщательно заносился в наши летописи в течение ряда

¹⁾ Загоскин, стр. 395.

лет, независимо от величины шаяк и количества проходивших судов, начиная от 10 и даже менее ушкучев (как это отмечается, например, осенью 1369 г.) и кончая 70—90, вмещавших 1½—2 тысячи человек (см. наш т. I). Вести такой учет, вплоть до 10 судов, конечно, было бы совершенно невысказимо в отношении мелких челнов или лодок, которые проходили по Волге каждый год мимо любого города—целыми тысячами.

Все изложенные соображения приводят нас к определенному убеждению, что ушкуи были не мелкие и легкие суда, а, наоборот, значительные по своим размерам, но легкие (дабы проходить в верховьях рек) и по всей вероятности палубные (для размещения добычи и пленных в трюмах), типа или известных уже нам насадов, или больших набойных ладей. Возможно допустить, что они имели какие-нибудь особые отличия от последних (чем и кидались в глаза) или по самой конструкции, вроде, например, пестрых северных кочмар или карбасов, шитых *вицею*, или по снаряжению и внешним украшениям, на подобие скандинавских кораблей,—кстати сказать, хорошо знакомых новгородцам и вызывавших у них подражания. Вспомним для примера описание в новгородской былине „корабля“ Соловья Будимировича:

У того ли было сокола у корабля
Вместо очей было вставлено
По дорогу камню, по яхонту;
Вместо бровей было прибivano
По черному соболю якутскому;
И якутскому, ведь сибирскому,
Вместо уса было воткнуто
Два острые ножика булатные;
Вместо ушей было воткнуто
Два остра копья мурзаметские;
И два горностая повешены,
И два горностая, два зимние ¹⁾;
У того было сокола у корабля
Вместо гривы прибivano
Две лисицы бурнастые ²⁾;
Вместо хвоста повешено,
На том было соколе-корабле,
Два медведя белые заморские;
Нос, корма по туриному,
Бока взведены по звериному.

Обращаясь к вопросу о происхождении термина „ушкуч“ и возможном объяснении его значения, необходимо прежде всего отметить, что это слово, несомненно, не русского происхождения, о чем свидетельствует уже одно различие его, указанное выше. С другой стороны, нужно еще раз подчеркнуть, что предлагавшиеся до сего времени объяснения его, исходившие из понимания носивших это название судов небольшими лодками, ни в каком случае не могут быть признаны удовлетворительными. Так, напр., И. Е. Забелин пытался произвести слово *ушкуч* от греческого судового термина „скедия“, встречающегося в Начальной Летописи ³⁾; Загоскин

¹⁾ Т. е. белые.

²⁾ Рыжебурные.

³⁾ Забелин: „История русской жизни“, т. II, стр. 153.

связывал его с названием „учан“ или с древне-славянским словом „шкаба“—в значении лодки, челна ¹⁾ и т. д.

Подходя к вопросу с совершенно другой меркой, мы, прежде всего, обращаем внимание на идентичность нашего судового термина с поморским названием „царя полярных стран“—белого медведя—*ошкуй* или *оскуй*: „Дай бог моржа на суше, а оскуя в воде“,—говорит старинная поморская поговорка ²⁾. Приходившие всегда с севера, может быть, украшенные, по норманскому обычаю, головами и шкурами медведей,—большие суда новгородских разбойников, не уступавших в своей свирепости страшному северному зверю, естественно, могли получить и его имя, усвоенное в разных местах Поволжья в нескольких созвучных формах, указанных выше, и быстро затем исчезнувшее с Волги с прекращением разбойных набегов. Припомним, кстати, отмеченное выше однородное название старых норманских судов „морскими волками“.

Но, может быть, еще более вероятно происхождение слова „ушкуй“ или „скуй“ от державшегося на нашем северо-западе до середины XIX в. названия полуморского килевого судна *шкоу*—в 50—60 фут. длины и в 18—22 фута ширины, с круглым дном, палубой, мачтами и парусами ³⁾, или же, наконец, от испорченного „шкуна“—небольшого и легкого на ходу парусного судна, тоже каботажного плавания, преимущественно с двумя наклонными назад мачтами. При том и другом толковании названного термина станут понятны все сообщения и о вместимости ушкучев, и о плавании их, безразлично, как по рекам, так и по морю (вдоль берегов), и легкий учет их населением Поволжья и Покамья, которое не могло не обращать внимания на необычные и по тому времени крупные суда, непохожие на местные струги и насалы ни по конструкции, ни по оснастке.

С появлением на наших реках, изобиловавших мелями и перекатами, больших транспортных судов (т. е. приблизит. в XIII—XIV вв.) естественно возникла необходимость в распаузке их на мелях и в сооружении для этой цели особых судов, небольших по размерам и плоскодонных, дабы легко грузиться и проходить через перекаты. С течением времени, при развитии русской торговли, нужда в распаузочных судах стала сказываться все сильнее и в особенности на Волге, где такие суда, для удобства и скорости разгрузки, обычно следовали по несколько штук при каждом грузовом судне, получив при этом характерное название *подводцовых* (позднее *подчалков*). Так, таможенная Вельегонская грамота 1563 г. предписывала „съ судна имати съ полубленого и не съ полубленого... и съ подводцового (сборов) по алтыну“. Само собой разумеется, что „подводцовые“ суда могли выполнять и самостоятельную перевозочную работу, особенно на более мелких реках или на небольших озерах. На Волге „подводцовые“ суда, в соответствии с своим главным назначением, получили название *паузков* или *павозков*, перешедшее отсюда и на другие реки.

Чтобы иметь более точное представление об этих судах в первое время по их появлении, приведем некоторые, наиболее древние

¹⁾ Загоския, стр. 395.

²⁾ Путешествия Пахтусова к Новой Земле и др.

³⁾ Штукенберг („Энци. Лекс.“ Плюшара).

или более характерные, упоминания о них из старых письменных памятников:

а) (В 6954 или 1446 году тверской князь пограбил суда новгородских торговцев в Торжке) а животныхъ и товара... 40 павозковъ свезе во Тферь, иныя павозки потопиша въ рѣцѣ съ товаромъ (Новг. IV л.).

б) Два павозка ходятъ у нихъ (монахов Сергиева монастыря) на Бѣлоозеро по рыбу (Жал. гр. в. к. Ив. Вас. Троиц.-Серг. монаст. 1465 г.).

в) И кого игумень пошлетъ, лѣтъ в паузкѣ или въ маломъ суднѣ, а зимѣ на тридцати волѣхъ (Жал. гр. Твер. в. к. Мих. Бор. 1770—75 г.).

г) Ходят их суды, два паузка на Бѣло озеро, да лодка на Шоксну (Жал. гр. Белоз. мон. 1483—87 г.).

д) А кто приѣдетъ... въ паузкѣ къ городу къ Дмитрову, и колко будетъ въ паузкѣ во днѣ досокъ, и намѣстнику имати съ доски съ донные по алтыну..., а двѣ доски откосныя за одну доску намѣстникомъ пошлины имати (Вып. тамож. гр. Дмитр. 1521 г.).

Как можно видеть, и назначение паузков, и районы их плаванія были весьма различны: они служили и для грузовых, и для пассажирских перевозок, и на реках, и в морском каботажном плавании. В связи с этим и размеры паузков были очень разнообразны, в зависимости как от водных путей, по которым они плавали, так и от целей, для каких употреблялись. Так, на средней (от Рыбинска) и нижней Волге они были по крайней мере вдвое больше, чем, например, на Оке, и достигали в начале 5—6, а позднее 10 и даже 12 сажень в длину и стольких же аршин в ширину, поднимая 5—7 тыс. пуд. груза. Окские павозки поднимали от 100 до 3.000 пуд.

В позднейшее время (вплоть до XIX в.) волжские (грузовые) паузки были с совершенно плоскими днищами и низкими бортами, наклонными кнаружи, имели мачту от 6 до 10 саж. вышины, длинный руль и 1 якорь, весом от 5 до 7 пуд. Большие сидели в воле с полным грузом до 5 и даже до 8 фут.

Надо думать, что такова же конструкция паузков была и в прежнее время, что, несомненно, подтверждается и вышеприведенным в выписках из старых документов крайне интересным приемом исчисления с паузков торговых пошлин: имея в виду, что это были широкие, плоскодонные суда, но с низкими бортами, пошлина определялась, главным образом, с „донных досок“, которые оценивались вдвое выше против „откосных“, бортовых.

**Другие мелкие суда
вспомогательного
характера.**

Еще более мелкими были многочисленные суда вспомогательного и служебного характера при больших судах—*завозни, подвозки, лодки* и проч. Как показывают самые их названия, завозни служили, главным образом, для завозки и закидывания якорей при движении судов „подачами“; по форме это были плоскодонные лодки, довольно тяжелые и устойчивые на воде; подвозки же и лодки употреблялись для сношений команд крупных судов с берегом и для других нужд при плавании по Волге и ее притокам.

Позднее завозни стали иногда употребляться и в качестве самостоятельных грузовых судов для местного плаванія, в связи с чем и размеры их несколько увеличивались,—на этом мы особо остановимся ниже.

По мере увеличения числа различных типов судов, с различными же их названиями, естественно сказались нужда в таком термине, который объединял бы собой все отдельные типовые названия и являлся бы общим обозначением для всех водоходных сооружений вообще и для каждого в частности, независимо ни от его величины, ни от устройства. Значение такого термина и было усвоено приблизительно в середине рассматриваемого нами периода слову *суд* или *суда*, а позднее *судно* (*судьно*).

Первоначальное происхождение слова *суд*, *суда* восходит к древнейшим, праславянским временам, когда оно употреблялось в значении, вообще, вместилища, сделанного из дерева, глины или металла, являясь в этом значении общим для всех славянских наречий: серб. *судъ*, славин., богем и рагуз. *fsud*, польск. (стар.) *sząd*, кроат. *szud*, верхне-лузит. *fsud*, нижне-лузит. *fsudk*, церковно-славян. *сосудъ* (*съсудъ*), литовско-русс. *пасудзина* и, в более тесном значении, словац. *fud* и богем. *sud*—бочка. Проф. А. К. Казембек высказывает предположение, что „кажется, первоначальное значение корня...— слов *судно* *посуда* и проч. заключается в исланд *sud*, означающем: 1) сплоченные доски; 2) бок корабля“¹⁾.

Позднее (в XI в.) слово *суд*—*сдъ*, *сддъ* стало употребляться в значении *член* (др.-слав. *удъ*), а еще позднее и в значении *судно*— водоходное сооружение, при чем в последнем случае с самого начала применялось, безразлично, как к самым крупным судам—ладьям и кораблям (Ник. II л., 333), так и к малым лодкам (Новг. л., 94).

Древнейшие письменные упоминания слова „суд“, „суды“ в значении судна следующие:

а) Собравше ему лодыи и насады.. и вниде въ суды съ епископом Симоном и съ княгинею и з дѣтми своими (Никон. л., 6723 или 1215 г.).

б) Начаша людїи лупити, а перевозниковъ бити отъ берега, а суды сѣчи (имеются в виду простые лодки. Новг. I л., по Арх. сп., 6896 или 1388 г.).

в) Полона поимаша бещисла, а на полону окупъ поимаша, зане суды не подоимуть (т. ж., 6906 или 1398 г.).

г) И се пригнаше гонецъ от нея изъ Юрьева на озеро въ судахъ: и вы бы есте ея (княгиню) сустрѣтили на Изменѣ (Псков. I л., 6981 или 1473 г.).

(В двух последних выдержках разумеются крупные суда в первом случае по преимуществу грузовые, во втором—пассажирские).

Едва ли не впервые термин *судно*, одновременно со старой формой *суд*—*суда*, встречается в одном из самых замечательных созданий древне-русской письменности—„Повѣсти о Муромскомъ князѣ Петрѣ и супругѣ его Февронїи“, при описании плаванія их по р. Оке: „Они же злочествїи бояре давшє имъ соуды на рече; бѣ баше подъ городомъ рѣка, глаголема Ока; они же пловоуше по рекѣ в соудѣхъ, нѣкто же бѣ человекъ оу блаженныи княгини Февронїи в соудне и жена его в томъ же соудне бысть... и рече ему: почерпи воды из реки сєя сїю страну судна сего. Он же почерпе“. И дальше: „Якоже хотахоу людїе ихъ роухлєдъ вѣтати

¹⁾ Материалы для сравнит. и объяснит. словаря русск. языка и др. слав. наречий, стр. 44.

въ соуды со брѣга, придоша же иже вельможа отъ града Муром¹⁾.

Из других древних упоминаний формы „судно“ (местами также поочередно с старой формой—*суд*, *суды*) можно указать нижеследующие:

а) Кто поидеть на моемъ суднѣ на Бѣло озеро (Грам. кн. Мих. Андр. Кириллову монастырю, ок. 1460 г.).

б) Пошли есмь къ Дербенти двѣма суды: въ одномъ суднѣ посоль Асамбѣгъ..., а в другомъ суднѣ 6 Москвичъ да 6 Тверичъ (Афан. Никит., 331).

в) Самаго князя ихъ на томъ суимѣ стрѣлою уязвиша и, похватавше его скоро, въ суднѣ отвезоша лѣтъ жива суца (Соф. вр., 6971 или 1463 г., II, 131).

г) Съ судна имати съ полубленого и не съ полубленого...и поводного по алтыну (Тамож. Весьег. гр. 1563 г.).

Белоозерская уставная грамота 1488 г. различает судно „большое“ и судно „малое гребное“. Царская грамота от 17 мая 1551 г. употребляет для малых судов уменьшительный термин суднѣнко—суденко: „Посылали слугъ монастырскихъ... въ маломъ суденкѣ товару на монастырскую нужу купити“.

Древнейшие судостроительные пункты Поволжья.

Установить наиболее важные в Поволжьи судостроительные пункты рассматриваемого периода довольно затруднительно, так как никаких точных сведений об этом до нас не дошло. Из вышеприведенного свидетельства Константина Багрянородного мы знаем, что в лесной западной и северо-западной полосе судостроение среди славянских племен уже в то отдаленное время развилось в целый промысел. Естественно поэтому допустить, что и в более восточных поселениях славян—в верхнем и, позднее, в среднем Поволжьи—оно имело также широкое развитие, тем более (еще раз приходится напомнить), что единственными путями сообщения в то время были реки. С значительной долей вероятности можно также предположить, что судостроение, как и торговля, сосредотачивалось тогда около важнейших пунктов славянской колонизации, каковыми были города: Ростов, Муром, Белоозеро и позднее: Ярославль, Вятка и ее пригороды, Владимир, Москва и Нижний-Новгород. Наконец, если не самая постройка судов, то во всяком случае широкий сбыт их происходил на торгах и ярмарках, особенно таких крупных, как в древности в Торжке, а в последующее время при Желтоводском Макарьевском монастыре.

Определенных сведений о развитии судостроения в районах первых трех старейших городов у нас не имеется, но это, всего вернее, потому, что наши древние письменные памятники, вообще, не уделяли внимания вопросам промышленности. В самом деле, трудно допустить, чтобы в то время, когда судоходство являлось почти единственным способом передвижения, не было выделки судов в районе *Ростова*,—этого огромного в свое время торгово-промышленного и культурного центра, связанного рекой Которостью с великой Волгой, или в г. *Муроме*, стоявшем на прямом сообщении по р. Оке с богатым Булгаром и имевшем собственную ежегодную ярмарку, или, наконец, в *Белоозере*, где судоходство

¹⁾ „Памятники старинной русской литературы. Изд. гр. Г. Куселева-Безбодрко, под ред. Н. Костомарова. Вып. I. (Спб. 1860 г.), стр. 33.

было так развито, что здесь уже в XIII веке устраивались (первые в волжском бассейне) каналы (см. т. I).

С развитием и распространением письменности некоторые указания на судовое дело начинают проскальзывать, хотя бы в случайных, попутных замечаниях, по которым можно уже говорить более уверенно и об отдельных судостроительных пунктах.

Такие указания имеются прежде всего о г. *Ярославле*.

В древнем „Сказании о (самом) построении града Ярославля“, основанном, очевидно, на народном предании, говорится, что уже в то время в районе будущего города процветало судоходство и было языческое поселение, занимавшееся грабежом проходивших торговых судов.

Благоверному князю Ярославу,—рассказывается в сказании,—случилось раз „плыти на ладяхъ съ сильною и великою ратью по рѣкѣ Волгѣ“ близ впадения в нее Которости, где было расположено „селище рекомое *Медвѣжий уголь*, въ немъ же насельницы челоуѣцы поганыя вѣры—языцы, зли суще“... Князь узнал, что эти злые люди наносили гибель судам, „шествовавшимъ съ товары по Волгѣ“, и распорядился своей дружине их уничтожить. Дружина князя храбро напала на врагов, которые „въ велии ужасѣ скоро помчеса по Волгѣ рѣцѣ“, но в устье Которости были настигнуты и перебиты.

Другое указание относится к концу рассматриваемого периода, а именно—к середине XV века, свидетельствуя об очень широком развитии в Ярославле судоходства: в 1440 г. князь Василий Юрьевич Косой, побежденный перед тем великим князем московским Василием Васильевичем Темным, собрал новую рать, прибыл с нею в Кострому и, отделив из нее 400 вятчан, отправился с ними на судах к Ярославлю с целью овладеть им. Но ярославский князь Александр Федорович, узнав об этом, встретил его с своей дружиной, в которой было до 7.000 человек, также на судах, расположив их на Волге у устья Которости. Очевидно, для размещения такого войска нужна была не одна сотня крупных по своему времени военных судов.

Вятка и вятский край,—глухая окраинная сторона, богатая лесом и реками,—известна судостроением издавна, а вятские крестьяне до сих пор славятся на Волге, как одни из лучших судоходцев и матросов. Раннему развитию на Вятке судостроения способствовали основатели города—новгородцы,—как известно, проникшие сюда еще в XII веке и основавшие здесь ряд колоний, откуда и делали свои страшные набеги на ушкуях по Волге и Каме (см. наш т. I). Известно также, что еще в 1366 г. вятские повольники располагали 150 ушкуями¹⁾. В XV в. на Вятке существовала уже целая „судовая рать“, которая принимала участие в вышеупомянутой борьбе московского вел. князя Василия Васильевича с кн. Василием Косым. В 1499 г. вятчане участвовали этой ратью в известной экспедиции кн. Курбского за „Каменный Пояс“ (Урал), организованной для приведения в московское подданство далеких инородческих племен и для исследования земель за северным Уралом. Наконец, вятская судовая рать оказывала деятельную помощь Иоанну Грозному в его походах на Казань и Астрахань.

Владимир,—в течение долгого времени стольный великокняжеский город,—несомненно, также был в древности крупным судо-

¹⁾ Карамзин: „История Государства Российского“, т. IV, пр. 8, См. также т. IV, пр. 106, и Ник. л. V, 29.

строительным пунктом, и уже первые владимирские князья располагали очень значительным флотом, на котором предпринимали целые военные походы против камских болгар. Так, в 1164 г. кн. Андрей Боголюбский ходил на болгар в судах с сыном Изяславом, братом Ярославом и муромским князем Юрием, взял славный город болгарский Бряхимов и пожег три другие города; в 1184 г. вел. кн. Всеволод III совершил поход на болгар водою по Оке и Волге вместе с другими князьями: племянником своим Изяславом Глебовичем, Владимиром Святославичем черниговским, Мстиславом Давидовичем смоленским, Владимиром муромским и четырьмя рязанскими князьями—Романом, Игорем, Всеволодом и Владимиром Глебовичами, приславшими свои войска также водою; в 1186 г. Всеволод посылал на болгар водою своих воевод с городчанами, которые взяли много болгарских селений и возвратились с полоном; в 1220 г. кн. Юрий Всеволодович отправил в судах „сильную рать“ под начальством брата своего Святослава, князя юрьевского, вместе с войсками князей: Ярослава Всеволодовича переяславского, Василька Константиновича ростовского, Давида Святославича муромского и Юрия Юрьевича, при чем все войска сошлись на устье р. Оки и отсюда двинулись к болгарскому городу Ошелу, который и сожгли, вернувшись с богатою добычею.

В конце рассматриваемого периода выдвигаются в качестве крупных судостроительных пунктов *Москва* и *Нижний-Новгород*, с прилегающими к ним районами.

Москва,—ко времени покорения Казани и Астрахани общепризнанная столица всей Руси,—располагала огромным по своему времени флотом, с помощью которого она и предпринимала такие грандиозные военные экспедиции, как поход кн. Курбского за „Каменный Пояс“ или неоднократные походы под ту же Казань. Правда, может быть, значительную долю своей судовой рати московские князья, а потом цари, получали из своих „вотчин“ и „пригородов“, издавна известных развитием судостроения (так, напр., в знаменитом „судовом ополчении“ 1469 г. упоминаются полки: дмитровские, можайские, углецикие, ростовские, ярославские, костромские и разных городов с р. Оки), но, несомненно, много судов строилось и в самой московской области в тесном значении этого слова, т. е. в районе, окружающем город Москву.

Нижний-Новгород по самому положению своему,—при слиянии двух крупнейших рек—Оки и Волги, связывающих всю основную, центральную Русь с востоком,—должен был занять первенствующее положение по судоходству и судостроению на Волге. С ним могла спорить в этом отношении только одна Казань, лежавшая неподалеку от соединения двух других огромных водоразделов—волжского и камского, но, не говоря о том, что Казань была инородческой, на стороне Нижнего были большие преимущества перед нею в смысле близости от Москвы и всегдашней поддержки последней, а главное—в существовании крупнейшей всероссийской ярмарки при Макарьевском Желтоводском монастыре, вставшей с первых же дней в сферу непосредственного торгово-промышленного влияния Нижнего-Новгорода. В походах Москвы на Казань и Астрахань Нижний неизменно служил главной операционной базой русских войск и принимал ближайшее участие как своими полками, так и судами.

Г Л А В А III.

ПЕРИОД СО ВРЕМЕНИ ПОКОРЕНИЯ КАЗАНИ И АСТРАХАНИ ДО ПЕТРА ВЕЛИКОГО.

(Средина XVI в.—XVII в.)

Общие условия судоходства по Волге в рассматриваемый период.

С завоеванием Казани и Астрахани для Руси открылась возможность более или менее свободного движения по всей Волге—до ее устья и по Каспийскому морю. О полной свободе этого движения не приходилось еще говорить, с одной стороны, потому, что берега вновь занятых районов Поволжья в большинстве были заселены инородцами, которые все были настроены враждебно к Руси, с другой—на самой Волге усиленно развивались грабежи и разбои, производимые разными „вольными“ и „беглыми“ людьми, „ушкуйниками“ и „казаками“. Количество последних было так велико, что образовывались отдельные шайки, доходившие до 2.000 человек (см. наш 1-й том), а сила такова, что, по вышеприведенному выражению народной „старины“, „атаманы казачие“ устраивали целые „заставы“,

Грабя бусы, галеры,
Разбивая червлены корабли.

В целях борьбы с этим злом, тотчас же по завоевании Казани и Астрахани в том и другом городе были организованы особые небольшие флотилии.—в Астрахани носившие и специальное название „ясаульных стругов“,—на обязанности которых лежало регулярное крейсирование по рекам бассейна с вооруженными воинскими командами или, как называли это в Казани, несение „летних плавных служб“. Однако, и эта мера оказывалась мало действительной против разбоев и речного пиратства

Дабы ослабить опасность, судоходное движение на участке от Нижнего-Новгорода до Астрахани совершалось обыкновенно не в одиночку, а большими караванами, и под военной охраной стрельцов. Уже при Иоанне Грозном такие караваны доходили до 500—600 больших судов, собиравшихся по весне в Нижнем-Новгороде со всего верхнего Поволжья, а также с Оки и Москвы-реки. Путь от Твери до Рыбинска совершался обыкновенно в 6 дней, от Рыбинска до Нижнего—в 8 дней, от Москвы до Нижнего—около 11 суток. Из Нижнего-Новгорода в *рховый*, или, по тогдашнему названию, *весенний* караван выступал под общим командованием начальника стрельцовой охраны, шедшей чаще всего на головном судне, которое вооружалось даже пушками. С караваном плыли также разные служилые люди, отправлявшиеся по делам в низовые города, а также посольства в Персию и другие восточные страны. Суда шли по большей части самосплавом, но иногда употреблялись „гребки“ (весла), а при попутном ветре и паруса. Для

управления пользовались, как и ныне, рулем, а в более опасных местах, грозивших увлечь суда в быстрины или водовороты или посадить их на мель (особенно в крутых поворотах), так называемым рысковым якорем, который вывозился к берегу на длинном канате и сдерживал судно на известной линии движения. Рысковым якорем приходилось пользоваться для груженых судов довольно часто; позднее его заменил лот, в то время на Руси еще неизвестный.

Путь от Нижнего-Новгорода до Астрахани совершался обыкновенно в 30 дней, но, бывало, плыли и дольше. Так, путешествие голштинского посольства, описанное Олеарием, продолжалось с 30 июля по 15-е сентября, т. е. ровно полтора месяца. При нормальном ходе суда приходили в Астрахань в середине лета. Подход каравана к городу возвещался двукратным пушечным выстрелом с командного судна, и по этим выстрелам на берег высыпали массы горожан полюбоваться на красивое зрелище пристающего огромного каравана, на многих судах которого тотчас же открывалась торговля или начиналась выгрузка товаров на берег ¹⁾.

В конце июля отправлялся из Астрахани обратный, *низовый* или, как он назывался в то время, *осенний* караван, также сопровождаемый военной охраной. Вверх суда плыли на веслах и парусах, а в местах опасных или с очень быстрым течением—и бечевой тягой, проходя за день в среднем не более 15—17 верст. Там, где нельзя было употребить бечевную тягу, практиковали тягу завозом якорей или „подачами“, нанимая для этого артели рабочих, доходившие в середине XVII в. человек до 100 и больше. Это последнее движение было очень тяжело и медленно,—по слову Олеария, едва превышая в общем 2 (морских) мили, т. е. 3 версты в день. Караван приходил в Н.-Новгород уже поздней осенью и обычно оставался здесь на зиму, когда товары развозились по местам своего назначения на санях.

Само собой разумеется, что в такие периоды, как бунт Разина, всякое грузовое движение по Волге останавливалось совсем.

Технические условия плавания по Волге в рассматриваемый период картинно и ярко описаны Олеарием, спустившимся в 1636 г. от Нижнего-Новгорода до Астрахани в составе голштинского посольства в Персию. В виду особо важного значения описания Олеария, остановимся на нем более подробно ²⁾.

Касаясь прежде всего общей характеристики плавания голштинской экспедиции, необходимо сказать, что все оно прошло под знаком борьбы с мелями и перекатами Волги и не меньше того страха пред „казаками“—разбойниками.

Хотя члены посольства, будучи в Нижнем, и храбрились, что они не боятся „казаков, которые разбойничают на Волге“, однако, помимо вооружения своего корабля пушками и заготовки всякого рода военных припасов и оружия для себя лично, они, с особого разрешения, взяли в качестве охраны 30 человек иностранцев, находившихся на службе московского царя, и заручились царской грамотой на наем в попутных городах для той же цели еще до 40 чел. из русских жителей. И, несмотря на это, тревожные опасения раз-

¹⁾ Костомаров; Собр соч., кн. VIII, т. 20 (Оч. торговли Моск. Госуд. в XVI стол., стр. 297.

²⁾ Мы пользуемся в дальнейшем изложении обоими переводами книги Олеария—А. М. Ловягина, в изд. Суворина 1906 г., и П. Варсова, в изд. О—ва Ист. и Древн. Росс. 1870 г., смотря по тому, который казался нам более ясным.

бойных нападений не оставляли путешественников во все время их плавания по Волге, а ниже Тетюш, где страх перед казаками особенно усилился, была устроена даже пробная тревога на случай нападения.

Голштинцы выехали из Нижнего 30 июля, т. е., можно сказать, в самый разгар меженного мелководья. Сам Олеарий говорит, что перед их выходом „вода в Волге, бывшая до того довольно высокой, быстро начала спадать“, и по этому случаю замечает: „Корабли или большие струги (Strusen) и суда, отплывающие по Волге в Астрахань, принимают обыкновенно в соображение время и пускаются в путь именно тогда, когда вода прибывает или когда она уже самая высокая, что случается в мае и июне месяцах: в это время реки, текущие на севере и впадающие во множестве в Волгу, прибывают и, вливаясь в нее, поднимают воду в последней до того, что суда не только могут свободно плыть по мелким местам, но и поверх низменных островов, которые тогда лежат глубоко погруженные в воде. Иногда, впрочем, случается, что когда суда останутся на ночлег над таким подводным островом и вода вдруг спадет, то они сядут на остров и там уже остаются, как мы это сами видели, встретивши несколько таких, засевших и поломанных, больших стругов и суден в разных местах на Волге“¹⁾.

Кроме того, на несчастье экспедиции, ей попал лоцман, уже 8 лет не плававший на Волге и потому, естественно, не только не знавший ее современного фарватера, но и забывший многое из того, что он знал раньше.

В виду всего изложенного, вполне понятно, что голштинский корабль, сидевший на 7 фут. в воде, постоянно становился на мели и перекаты, которыми тогдашняя Волга, без услуг землечерпания, была, повидимому, очень богата. Так, в первом же плесе—между Нижним и устьем Камы—корабль садился на мель 8 раз.

Едва отойдя от Нижнего на две версты, сели у Печерского монастыря и, простояв 4 часа, не рискнули уже дальше итти и остановились на якоре на ночь. На другой день, 31 июля, пройдя всего одну версту, снова встали на мель, но скоро сошли с нее, и так как пошел сильный дождь и поднялась буря с встречным ветром, то до следующего дня простояли на якоре. 1-го августа, при продолжавшемся ветре, „попытались было плыть на веслах, но только что продвинулись вперед на ружейный выстрел, как засели опять на мель и, снявшись с нее, снова встали на якоре. 2-го числа ветер несколько стих, но едва, подняв якорь, „проплыли с четверть мили, как засели опять у острова Телятинского (Tletinski)“, на знаменитом до настоящего времени перекате *Телячий брод*, „и скоро затем засели еще раз, за другим островом, Собчинским (Subzinski)“, провозившись здесь „целых 9 часов прежде, чем могли, наконец, сдвинуть корабль с мели“²⁾. Вообще, в течение первых четырех дней плавания, в неустанной борьбе с мелями и перекатами, экспедицией было сделано всего не больше двух миль.

В следующие дни „дело пошло несколько лучше“, и 6-го августа экспедиция минула гор. Васильсурск (Wasili gorod), при чем корабль „еле-еле прошел“ находившуюся перед ним „мель или сушь, как ее называют“,—„почти постоянно ее задевая дном, корабль, можно сказать, скорее прыгал и как бы танцевал через мель, чем плыл через нее“³⁾. 7-го августа путешественники прошли гор. Козьмодемьянск

¹⁾ Перевод Барсова, стр. 401.

²⁾ Перевод Барсова, стр. 404.

³⁾ Перевод Ловягина, стр. 363.

(Kusmademianski), а 8-го августа, простояв ночь на якоре по случаю бури и двинувшись утром с попутным ветром, „на всех парусах налетели на песчаную мель у острова Маслова (несколько ниже Козьмодемьянска), так что мачты заскрипели“, и после 4-х часов усилий сдвинулись при помощи трех якорей“. Вечером 8-го миновали Чебоксары (Sabakzar), 9-го остров Козин (Kosin) и село Сундырь (Sundir) и подошли „к городку Кокшае, на левом берегу Волги“ (ныне с. Кокшайское или Покровское, между устьями Б и М. Кокшаг). „Около этого места Волга на протяжении нескольких миль везде мелка,—говорит Олеарий, отмечая плес, доныне отличающийся особенными трудностями плавания (известный Ураковский пережат),—так что мы едва перешли через мели. Поэтому в течение этого и следующих дней у нас с переходом было очень много трудов и хлопот, и в течение 10-го с. м. (августа) мы подвинулись вперед всего на полмили. На корабле только и раздавалось: „Тяни! гребни! назад!“ („Tenni! kribbi! nasat!“)¹⁾.

11-го августа²⁾ корабль, просидев несколько часов на косе, был задержан сильным ветром в одном „изгибе реки“. 12-го, при попытке „проташить корабль с помощью маленького якоря вокруг изгиба“, якорь „зацепил за дерево, лежавшее на дне, разорвал канат и остался на дне“. „Говорят,—замечает по этому случаю автор,—подобные вещи часто происходят на Волге из-за деревьев, которые во время половодья срываются с берегов в реку и лежат в иле на дне“³⁾. „Русские говорят поэту, что в Волге такая бездна якорей, что на стоимость их можно купить целое княжество“⁴⁾.

13-го августа вечером, на 14-й день по отходе из Н.-Новгорода, экспедиция стала на якорь в г. Казани.

Выйдя из Казани 15-го числа, путешественники в начале быстро двинулись вперед, пользуясь сильным течением реки, которая шла здесь в более узких берегах, но „за селением Ключищи (Klitzischa), в 26 верстах за Казанью, попали на отмель, через которую перенбрались с большим трудом“ при помощи якоря. При этом малый якорь засел на дне реки, и все старания отцепить его до позднего вечера остались безуспешными. Простояв ночь, на следующий день снова принялись за освобождение якоря, при чем был выброшен и большой якорь, но у обоих якорей оборвались канаты, и рабочим с громадным трудом удалось разыскать и поднять один большой якорь, малый же так и остался в реке⁵⁾.

17-го августа, пройдя предварительно две мели, через которые „пришлось опять тащиться на якорь“, путники „застряли на весьма большой, очень известной главной мели (плеса), получившей название Теньковской (Tenkoffski,—от стоявшего здесь „кабака Теньковского“,—ныне с. Теньки с известными Шеланговскими перекатами).. На перетаскивание корабля ушло несколько часов. Здесь река довольно широка и везде одинаково мелка“. К вечеру того же дня „подошли к большой р. Каме“.

18-го шли „на парусах весьма свежо вперед“, миновав около полудня г. Тетюши (Tetus). „Начиная от этого места,—замечает Олеарий,—вплоть до конца Волги уже не видно ни одной деревни“⁶⁾. В тот же день после обеда, пройдя остров „Пролей-

¹⁾ Перевод Ловягина, стр. 367—368.

²⁾ В подлиннике: 10 числа, но это очевидная ошибка.

³⁾ Перевод Ловягина, стр. 369.

⁴⁾ Перевод Барсова, стр. 412.

⁵⁾ Перевод Барсова, стр. 419.

⁶⁾ Перевод Ловягина, стр. 375.

Каша" (Prolei-Karsa, —ныне деревня на нагорном берегу), экспедиция встретила караван возвращавшегося в Москву терского воеводы, конвоиры которого сообщили путешественникам тревожную весть о том, что их ожидают „около 3.000 казаков“, распределившихся по разным местам: иные на Волге, другие на Каспийском море. Кроме того, по их словам, невдалеке „на берегу показались 70 чел. конных людей, без сомнения, разведчиков, задумавших напасть“ на экспедицию. Известия эти сильно встревожили членов посольства, и они в тот же день устроили упомянутую выше пробную репетицию отражения разбойников, прошедшую с полным успехом.

19-го миновали остров Старицу (Staritzo) и „Унеровскую Гору“ (Unerofska gora-Ундоры). 20-го „к полудню прибыли к острову Ботемскому (Botenska), длиною в 3 версты“ (ныне о. Часовенный, в нескольких верстах от реки дер. Ботьма), где, вследствие сильного ветра, „стали на якорь за мысом, у р Ботьмы“ (Beitma), проведя здесь всю ночь ¹⁾. 21-го прошли мимо урочища „Симбирская гора“ (Simberska gora), где стоял некогда город, разрушенный Тамерланом. 22-го „прошли через 3 сухих места или мели, из которых одна лежит впереди, а другие две назад горы Арбухим (Arbuchim), стоящей по правую сторону реки. Эта гора получила свое название от города, находившегося здесь“. 23-го „у р. Атробы (Atrobe) опять встретили сильный противный ветер и должны были бросить якорь... Пополудни, когда ветер поулегся, попробовали лавировать, но в течение пяти часов еле сделали полмили“ ¹⁾. 24-го противный ветер дважды загонял корабль на отмель, что опять отняло у путешественников большую часть дня.

„Вообще,—говорит Олеарий,—в течение этих дней, как и во все время путешествия, „мелководье и ветер весьма задерживали нас в нашем плавании, ибо когда случалось, что дул попутный ветер, то мы засадем на мель, если ж попадалось глубокое и удобное место, то начинался противный ветер, и мы должны были уклоняться от него туда и сюда и делать беспрестанные извороты. Последующие 4 дня постоянно ветер начинал дуть супротив с 9 часов утра и стихал только к 5 часам вечера, так что поэтому самое лучшее время мы принуждены были либо стоять на одном месте, либо же продвигаться понемногу с великим трудом и работою. Все это нагоняло на нас дурное настроение и уныние, особенно когда мы подумывали о предстоящем еще далеком пути и о краткости остающегося летнего времени. Посольская служба также была утомлена и раздражена постоянной работою, ибо те, которые назначались в ночной караул, вместе с воинами (таких было постоянно по 20 чел.), те же самые и днем должны были работать, вместе с русскими, веслами или воротом, при чем продовольствие их большею частью состояло из черствого хлеба, копченого или соленого мяса и воды. Таким образом,—фигурально заканчивает автор,—заботы, труды и неприятности были ежедневными нашими завтраками и ужинами“ ²⁾.

Пройдя в последующие дни Соляную Гору (Saltz-berge), около которой были варницы соли, добываемой из соседних копей, остров Костоватый (Kostuwata) и главный притон „воровских казаков“—устье р. Усы (Ussa), путешественники получили, между прочим, догнавшую их почту, в которой им сообщали из Нижнего, что среди их рабо-

¹⁾ Перевод Ловягина, стр. 377.

²⁾ Перевод Ловягина, стр. 378.

³⁾ Перевод Барсова, стр. 425.

чих и гребцов „имеются четыре настоящих казака“ и что от 200 до 300 казаков собрались и ожидают их в известном месте. Зловещие известия заставили еще больше усилить бдительность и осторожность путников, хотя в этих качествах не было недостатка и ранее, и когда, в тот же вечер, они увидели на берегу два больших костра, разложенных стрелецкой охраной, то едва не стали стрелять по ним из пушек а 26-го ночью забрали двух рыбаков, подплывших близко к кораблю, приняв их за казацких разведчиков.

27-го числа, неподалеку от Самары, у Соковских Гор (Socobei), где по средине Волги тянется скалистая мель, которой „русские очень боятся“, путников захватил сильный противный ветер, вследствие чего они с полудня бросили якорь и простояли до утра следующего дня. 28-го августа, на 13-й день по отплытии из Казани, еще до восхода солнца приблизились к Самаре (Samara), в которой, однако, пользуясь благоприятным ветром, не остановились и во весь этот день „плыли так быстро, как никогда прежде“¹⁾, и к вечеру достигли Казацкой горы, в 115 вер. от Самары, где и стали на якорь.

29-го вечером, когда путешественники остановились на ночь, пройдя за день 45 вер., их снова напугали рыбаки, сообщив, что видели невдалеке 40 казаков, а в 40 верстах стоят и ожидают их несколько сот казаков, и на другой день они прошли указанные места „в полном вооружении“, но никого не видали. В полдень того же дня (30 августа) достигли горы Тихой (Tuchi), „которая к правой стороне выдается так далеко, что издали кажется, будто она запирает Волгу в ее течении. Около этой горы Волга везде мелководна, и здесь то находится самая главная мель, которая называется Овечий Брод (Owetze brot). В этом месте казаки переезжают верхом и даже переходят Волгу в брод, при этом здесь находится много небольших островов, покрытых кустарником и весьма удобных для разбойников“²⁾. Получив сообщение от рыбаков, что и „сейчас напротив, в кустарнике, сидят 40 казаков“, путники, после 60-ти-верстного дневного перехода, удвоили на эту ночь свою охрану. 31-го августа, имея „отличный попутный ветер“, они сделали 120 верст, благополучно пройдя песчаную косу, далеко выдававшуюся в Волгу от берега против острова Осинового (Ossino), где судно несколько раз касалось дна.

1-го сентября, в 9 часов утра, миновали г. Саратов (Saratoff), представлявший из себя небольшую крепость, заселенную одними стрельцами „для обережения от татар, называемых калмыками, которые обитают от этих мест до самого Каспийского моря и до р. Яика (Jaika)“³⁾ и часто делают набеги вверх по Волге. В течение двух последних дней встречные суда не раз сообщали о казаках, виденных ниже, однажды в количестве 250 чел., в другой раз в количестве 70 чел., а вечером 1-го путешественники, встав на якорь, сами увидели на берегу 10 казаков, которых безуспешно преследовали.

3-го сентября благополучно прошли устье р. Камышинки (Kamuschinka)—место, считающееся, по близости к Дону, „самым опасным по разбоям“. С реки, на высоком правом берегу, было видно много стоявших деревянных крестов: по рассказам спутников Олеария, „много лет тому назад русский полк бился здесь с казаками, которые хотели укрепить это место и закрыть свободный проход по Волге.

1) Перевод Барсова, стр. 429 · 430.

2) Тоже, стр. 431—432.

3) Тоже, стр. 434.

В этой стычке, как говорят, пали с обеих сторон 1.000 чел., и русские были здесь погребены¹⁾.

Вскоре после этого путешественники нагнали караван из „16 больших и 6 малых судов“, с русским посольством в Персию и восточными купцами, следовавший под сильной охраной стрельцов. Радости путников не было границ: они приветствовали встречу и выстрелами из всех своих пушек, и веселой музыкой трех бывших на корабле трубачей, и громкими радостными кликами. Отныне страх перед казаками, грозным призраком стоявший все время путешествия по Волге, исчезал, так как двум соединившимся, солидно вооруженным экспедициям не были опасны никакие нападения разбойников.

Самое плавание стало более благоприятным, так как в низовьях Волги было значительно меньше мелей и перекатов. От Камышинки до Астрахани Олеарий отмечает их только три: 1) за 60 вер. до Царицына, „в конце высокой песчаной горы Стрельни (Strehlne)“, — нынешние Стрельные горы, — где 5-го сентября экспедиция наткнулась на мелководье в 5½ фута, и корабль пришлось тащить в сторону, после чего он прошел мель „с большим сотрясением“; 2) „несколько островов и мелей“, на которых застревали (8 сентября) и голштинский корабль, и „некоторые суда персов“, у горы Каменный Яр (Kamnapar), и 3) за 70 верст от Астрахани, „последняя“ до этого города, „Кабанья мель (Kabanga meel)“, которую путники благополучно миновали 13-го сентября.

Но на ряду с этим экспедиция сильно задерживалась ветрами и страдала от жары, не смотря на осеннее уже время. Так, 7 сентября (на другой день после выхода из Царицына) была такая бурная погода, что „трудно было подвигаться вперед“; 8-го ветер загнал корабль в устье р. Владимировки (Wolodimerski Ustga), откуда не без труда удалось выбраться с помощью двух якорей; 9-го в полдень сильная буря пригнала корабль к городку Черный Яр (Tzognogar, — населенному, как Саратов и Царицын, исключительно стрельцами), где и пришлось простоять на якоре до следующего утра; 10-го едва отошли от города, как поднялся сильный противный ветер, и за весь день, не смотря на все усилия, экспедиция не могла сделать больше 10 верст; наконец, 14-го сентября, после трех сравнительно удачных дней, из коих 11-го было пройдено при попутном ветре 120 вер., 12-го—100 вер. и 13-го (когда проходили Кabanью мель) 30 вер., произошла последняя задержка: едва путники успели пройти две версты, как налетела сильнейшая буря, заставившая корабль простоять на якоре целые сутки.

В плесе от Царицына до устья Волги Олеарием отмечается полная пустынность края, при чем после Черного Яра вдали от берега „не видать уже ни одного деревца, и везде только сухая, погорелая почва и степь“. Земледелие здесь невозможно, и единственное занятие жителей, не имеющих ни домов, ни селений, составляют казачество и разбой. О подвигах этих своеобразных героев путешественники слышали на каждом шагу, хотя уж и не так боялись их, как в начале плавания: 7-го числа они встретили большую барку, разграбленную казаками, — у экипажа судна, вышедшего из Астрахани 3 недели назад, было отнято все продовольствие, и несчастные уже 4 дня ничего не ели (голштинцы дали им мешок сухарей); через несколько верст, у острова Насоновского (Nassonoffsko), путникам рассказали, что в узком и кривом водовороте

¹⁾ Перевод Ловягина, стр. 388.

между островом и прибрежной горой (носившей то же название, что и остров) несколько лет назад казаки, устроив засаду, истребили несколько сот стрельцов, разыскивавших и преследовавших их; 8-го сентября, при проходе мимо мыса Поповицкая Юрка (Popowitzka Jurka,—ныне селение Поповицкое или Райгородок), объяснили происхождение этого названия тем, что сын одного русского священника (попович), сделавшийся атаманом казаков, собирал здесь обычно свою шайку; 9-го, в Черном Яру, передавали, что этот городок построен 9 лет тому назад на месте „страшного убийства и грабежа“, учиненных 400 казаками над сильно растянувшимся торговым караваном, с командой численностью в 1.500 чел., из которых была избита половина, пока подспела ушедшая далеко вперед охрана. Наконец, сами участники экспедиции неоднократно видали скрывавшихся в прибрежных кустах казаков, по которым стреляли не только из ружей, но даже и из пушек.

15-го сентября в полдень, через полтора месяца тревожного и тяжелого плавания, голштинская экспедиция бросила якорь на астраханском рейде. „С попутным ветром и благоприятной погодой,—заканчивает Олеарий эту часть своего повествования,—мы достигли, наконец, до славного города Астрахани и, при милостивой помощи Бога, сделали первый шаг из Европы, первой части света, в Азию, ибо Астрахань лежит по ту сторону Волги,—реки, которая отделяет Европу от Азии“¹⁾.

Повидимому, и первое впечатление от Астрахани получилось у автора „азиатское“: он с некоторым юмором говорит, что когда их корабль, остановившийся у города посреди реки, сделал салют из всех своих пушек, то „такое приветствие очень удивило жителей, высыпавших на берег перед городом в числе более 100 чел.“²⁾.

Таково было „меженнее“ плавание по Волге между Н.-Новгородом и Астраханью в 1636 г.

Не лучше, если не хуже, оно было и в самом устье Волги, от Астрахани до взморья.

Голштинское посольство вышло из Астрахани на том же своем корабле „Фридрих“ 10-го октября, но, пройдя всего одну милю, принуждено было целых два дня простоять на якоре из за ветра. 12-го и 13-го корабль тащили вследствие ветра и мелководья на якорях, едва продвигая на милю в день. 14-го числа, при попутном ветре, пошли вперед „довольно быстро“, заночевав в 15 вер. от взморья, „где Волга заперта частоколом или тыном от вторжения рыщущих по морю казаков и охраняется постоянно сотнею стрельцов“. 15-го прибыли к самому выходу на взморье, в 12 милях от Астрахани,—здесь было множество небольших, поросших тростником холмов и островов, обтекая которые, Волга и впадает в море, при чем по внешнему виду создается такое впечатление, что это целый ряд отдельных рек или рукавов. На протяжении целых 6 миль идет здесь сплошная тина, на которой вода была не выше 4—5 и, самое большее, 5½ фут., вследствие чего корабль часто садился на мель и вяз в тине, так что за 7 дней, пока ветер дул к морю, „после очень хлопотливого перетягивания корабля то туда, то сюда“, удалось отойти не больше 4 миль.

Наиболее трудными днями были 18 и 19 октября. 18-го наехали на мель в 5 фут. и, когда, через 5 час. неустанной работы, перебрались чрез нее, то обнаружили дальше новую, еще большую мель,

¹⁾ Перевод Барсова, стр. 449.

²⁾ Тоже.

не глубже 4-х или 4½ фут. В виду этого, с таким же трудом пришлось тащить судно обратно на прежнее место, где оно ночью, при поднявшемся с.-з. ветре, почти совершенно обсохло, оставшись только на 3 фут. и глубоко засевши в ил. Весь груз и якоря были выгружены на нарочно захваченную в качестве паузка татарскую шюту (барку) и корабельную шлюпку, и „весь экипаж не с человеческой, но с лошадиной, тяжелой работой трудился, не пивши, не евши целый день, усиливаясь сдвинуть корабль с места, однако он решительно не трогался“ ¹⁾, и в конце концов работы были прекращены... В добавок к тому спустился такой густой туман, что путники „едва могли видеть что-либо на расстоянии длины корабля“, а на некоторых из них напал прежний страх перед казаками, которые легко могли воспользоваться затруднительным положением корабля и напасть на него в своих легких и мелководных лодках. И когда, в таких условиях, в виду корабля показалась какая-то „русская барка“, то со страху в нее дан был выстрел из пушки, „взбесивший“ русских, которые обрушились на голштинцев с резкой бранью.

21-го октября, к вечеру, вода начала прибывать, но 22-го числа с моря поднялась сильная буря (моряна), так что, хотя вода поднялась на 9 четвертей, корабль вынужден был простоять на якоре целых 5 дней, пока буря утихла.

27-го когда ветер несколько спал, корабль был вновь нагружен и татарская шюта отпущена, но едва путешественники сделали около мили, как снова завязли в тине и принуждены были вернуть отосланных татар.

Только 28-го, рано утром, корабль, наконец, был освобожден совершенно, и в тот же день экспедиция, после 18 дней невероятных трудов и усилий, вышла в открытое море.

Что такое мелководье в устье Волги не было каким-нибудь случайным во время плавания голштинского посольства, доказывают сохранившиеся до нас другие иностранные свидетельства. Так, факт мелководья в волжском устье подтверждает Дженкинсон, плававший здесь в 1558 г. ²⁾, а много позднее Барроу говорит, что он попадал на глубину менее 3 фут. ³⁾ Не редко бывало, что, вследствие мелководья, переезд от Астрахани до взморья совершался на стругах, и там товары перегружались, а пассажиры пересаживались в морские суда ⁴⁾.

Нападения „казаков“ в устье и на взморье, где на буграх и островах ютились целые станы разбойников, были особенно часты, и иногда здесь происходили целые сражения. Так, 8 мая 1578 г. такое сражение с пиратами произошло у англичан, которые вынуждены были сдать свое судно с товарами тысяч на 30—40 фунтов стерлингов, выговорив только себе жизнь, и уже при помощи астраханского воеводы, снарядившего в погоню за разбойниками целую флотилию лодок с несколькими стами стрельцов, удалось их изловить и отбить английские товары.

33 года спустя после голштинского „Фридриха“, в 1669 г., по Волге от Нижнего-Новгорода до Астрахани прошел другой корабль, также построенный на иностранный манер,—дединовский „Орел“,—и картина его плавания, кратко описанного Стрюйсом до Казани, представляется совершенно такой же, как и изображенная Олеарием, не смотря на то, что путешествие Стрюйса происходило в более ранние дни навигации, чем плавание голштинцев.

¹⁾ Перевод Барсова, стр. 474.

²⁾ Морск. Сборн. 1854 г., № 2, стр. 142.

³⁾ То же, стр. 153.

⁴⁾ Чт. в О—ве Ист. и Древн. Росс. 1884 г., кв. 4, стр. 59.

В виду краткости и в то же время большого интереса этого описания, мы позволим себе привести его почти полностью.

„Орел“ вышел из Нижнего 12-го июня. При выходе Стрюйс отмечал, что „сие обыкновенно, что оная рѣка (Волга) прибавляется зѣло въ мѣсяцѣ Іюнѣ, и въ концѣ Іюля упадетъ одна часть, такъ, что становится зѣло мѣлка“. Однако, уже с 30 июня, после г. Василя, пошли мели: „Въ послѣдній день Іюня,—пишет Стрюйс,—пошли въ путь свой (из Василя), и шедъ мало нашли на мѣль; и хотя мы дѣлали все возможное, чтобъ скорѣе съ того подняться, однакожь не могли избыть безъ потерянія двухъ якорей; и по томъ многократно на такіяжъ находили мѣли. Понеже вода стала быть зѣло мѣлка, и тѣмъ много укоснѣл путь нашъ; однакожь на вечеръ приплыли мы въ Кузюдемьнскъ“.

„И въ 1 день Іюля пустясь оттуда, мы потеряли еще одинъ якорь нашъ, идучи мимо острововъ Турига и Маслова, и становидись на пескахъ зѣло часто, такъ что на силу на вечеръ прибыли въ Мокрицы.“

„Во 2 день Іюля пристали мы къ Чебаксарамъ, и тутъ объявили нашъ паспортъ, который видѣвъ Комендантъ, дал намъ провожатыхъ до Астрахани. Сей городъ (Чебоксары) есть веселѣе и крѣпче всѣхъ городовъ, которые мы видѣли въ нашемъ пути“.

„В 3 день Іюля мы шли мимо Козина и Сундыря, и пристали къ Кокшайску за утро, въ которомъ нашемъ пути многократно мы попадали на песокъ, еслибъ не имѣли проводниковъ съ собою И были тутъ весь день для того, что близко былъ банкъ песочный, или коса, въ долготу больше 10 миль.“

„Въ 4 день мы шли крѣпостию рукъ нашихъ, и находили часто на мѣль, и на вечеръ пристали къ Сувяткѣ.“

„Въ день Іюля имѣли вѣтръ способный, и прибыли мы благополучно съ утра на устье, и вошли, въ рѣку Казанку“¹⁾.

В приведенном рассказе Стрюйса нельзя не обратить внимания на слова, что путешественники „многократно попадали на песокъ, еслибъ не имѣли (опытных) проводниковъ съ собою“ (запись под 3-м июля). Мы уже отмечали выше, что лоцман на голштинском корабле, на котором совершал плавание Олеарий, целых 8 лет перед тем не был на Волге, и весьма возможно, что не малая часть постановок на мель „Фридриха“ должна быть объясняема именно неопытностью лоцмана.

Как бы то ни было, необходимо притти к заключению, что плавание на Волге в до-Петровскую эпоху являлось вовсе не легким и не веселым делом, а, наоборот, чрезвычайно трудным и тяжелым, требовавшим от руководителей его, помимо необходимых знаний и опытности, большой энергии, отваги и находчивости, а от судорабочих огромной выносливости, силы и трудоспособности.

Необходимо также отметить, что для обыкновенного грузового движения по тогдашним рекам, особенно с целями торговыми, были еще иные, кроме указанных выше, препятствия и затруднения. Это—всякого рода злоупотребления властью и произвол в виде бесконечных поборов и взяток. Зло это было так велико, что при Алексее Михайловиче был издан специальный указ (от 30 апреля 1654 г.) „о злоупотребленіяхъ, происходящихъ отъ отдачи на откупъ мытовъ, мостовъ, перевозовъ“ и пр., в котором „тіи откупщики“ квалифицировались, как „врази Богу и человѣкомъ“, кои „немилосердіемъ ревнують прежнимъ

¹⁾ „Древн. Росс. Вивліюэка“, ч. I, янв. 1773 г., стр. 47—50.

окааннымъ мытаремъ и прочимъ злодѣемъ, сами сѣдя по мытомъ и по мостомъ на дорогахъ (и берегахъ рек.—И. Ш.), емлютъ съ товаровъ продажную пошлину и мытъ и мостовщину, не противъ нынѣшняго указа, лишнее воровски, и приметываются къ проѣзжимъ торговымъ и всякихъ чиновъ людямъ своимъ злымъ умысломъ напрасно, и правятъ на тѣхъ людяхъ промытныя деньги, и задерживаютъ ихъ, и отъ того имъ въ торгахъ чинится безторжица и убытки великие; торговые люди торговыхъ промысловъ отбыли, а иные многіе обѣднѣли, межъ дворъ скитаются“. Указъ, под угрозами и небесныхъ, и земныхъ жестокихъ наказаний, строжайше воспрещалъ это „неправедное злодѣйство, о немъ же ходяще претыкаемся“, и повелевалъ его „въ царствующемъ градѣ Москвѣ и повсюду въ градѣхъ и въ селахъ упразднити (и) отъ сего времени новосчинныхъ проѣзжихъ пошлинъ и мытовъ, *по рѣкамъ съ судовъ посаженнаго и привальнаго и грузоваго* ¹⁾, и съ людей головщины, и съ саней полозоваго, и съ телѣгъ, и на гостинныхъ дворахъ съ рыбныхъ складки въ лавки и въ погребы и съ раздѣлки, и съ мытъя, и съ рыбныхъ бочекъ, съ бою и съ выборки не имати и въ откупы не отдавати“.

Самъ царь придавалъ трактуемому вопросу такое важное значеніе, что, помимо целой проповѣди, включенной въ указъ, распорядился, „вѣчнаго ради утвержденія во свидѣтельство вѣрное“, положить одинъ экземпляръ его „за Царскою рукою и златою печатію“ въ московскомъ Успенскомъ соборѣ, „яко да будетъ сама Небесная Царица Богородица и Россійстии Чутотворцы (Петр, Алексій, Иона и Филипп, погребенные въ соборѣ) сіе Наше Царское повѣленіе соблюдающе и хранящимъ е невредно во благихъ пособствующе, держающимъ же еще и мало сіе Наше Государское законоположеніе разрушители немилостивы судъ наносяще“, а другой экземпляръ, также „за Государскою рукою и златою печатію“, положить „въ казнѣ“, „яко да будетъ сіе Наше Царское Богоугодное законоположеніе твердо и непоколебимо во вѣки“ ²⁾.

Какъ мы увидимъ дальше, „твердости и непоколебимости“ хватило ненадолго, и исконному нашему злу не помогли ни земные, ни небесные силы.

Злоупотребленія поборами были темъ тяжелѣе для судоходства, что сборовъ и пошлинъ въ древней Руси было очень много: вся торгово-промышленная деятельность того времени была обставлена целой системой внутреннихъ таможенныхъ пошлинъ, взимавшихся какъ съ самыхъ торговыхъ актовъ и непосредственно связанныхъ съ ними действий, вроде взвешиванія или меры товаровъ, такъ и съ передвиженія ихъ—провоза по дорогамъ, переправы черезъ мосты и реки и пр. Для большей успешности сбора пошлинъ они нередко отдавались на откупъ, и тутъ уже не было конца злоупотребленіямъ, о которыхъ и говорилъ приведенный выше царскій указъ. Самое названіе пошлинъ—*мытъ* или *мыто* сделалось со временемъ нарицательнымъ, послуживъ для обозначенія понятій, съ одной стороны, плутовства и обмана (*мытарить*, *мытарничить*), съ другой стороны—всякаго рода истязаній и притесненій (*мытарство*, *мытарствовать*).

Первоначально словомъ *мытъ* обозначалось место стоянки воевъ и судовъ съ товарами, потомъ имъ стали называться все, вообще, торговые и проездные сборы, съ татарскаго же періода, когда для обозначенія торговыхъ пошлинъ было введено слово *тамга*, названіе *мытъ*

¹⁾ Курсивъ нашъ. И. Ш.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. I, № 122.

осталось исключительно за проезжей пошлиной, взимаемой при провозе товаров через внутренние заставы. С того же татарского периода и сборщики мыта, носившие до тех пор одно общее название *мытников* или *мытчиков*, начали различаться по роду или, вернее, месту своей работы, разделяясь на *заставщиков*—по сбору *сухого мыта* и *лодийщиков*—по *водяному мыту*.

Водяное мыто, за немногими исключениями, соразмерялось с величиной груженых судов (с порожних судов, а с XVI в. и с мелких груженых мыта не бралось), при чем не редко, как мы уже видели выше, размер сбора определялся прямо с *доски* днища или бортов судна. С конца XV в. появляются особые названия водяного мыта, упоминаемые и в вышеприведенном указе и свидетельствующие о расширении и увеличении сборов. Так, начинают различаться: *посажённое мыто*, определяемое, очевидно, по длине судов (с сажени) *грузовое*—с количества (и рода) перевозимой клади *носовое* или *привальное* взимаемое, надо полагать, за одну остановку судна у берега (*привал* или притык носом к берегу), без производства торговли *побережное*—надо думать, облагавшее торговлю не только с самого судна на воде, но и с выносом товара на берег. За уклонение от платежа мыта и объезд береговых застав для его взимания платился *отвод*, в виде денежного штрафа, смотря по величине судна,—самые сборы взимались, безразлично, и деньгами, и натурой.

Право устанавливать мыт (как равно и освобождать от него в отдельных случаях) принадлежало правительству, но последнее иногда уступало его особыми жалованными грамотами и частным лицам, а также монастырям, духовенству и пр., иногда лишь нормируя размер сборов. Таким образом, между прочим, было предоставлено право взимания мыта казанскому Зилантову монастырю, на земле которого, у селения Бежболды, в устье р. Казанки, издавна существовала пристань, где становились суда, приходившие для торга „изо всѣхъ верховыхъ городовъ съ товарами и изъ Астрахани съ солью и съ рыбою и со всякими товары, и монастырскія суда съ товары и съ солью, и вятчане, и пермячи“. В 1585 г. сборы на казанской пристани были нормированы, при чем эта нормировка, установленная на основе „посажённого“ принципа, является чрезвычайно интересной для определения сравнительных размеров судов, с которых взимались сборы. Ставки сборов были таковы: с соляных кладей—по 1 рублю, с рыбных—по полуполтине, с больших белозерских судов, с устюжских насадов и пермских досчаников—по полтине, с стругов и с коломенок—по полуполтине, с кладных лодок—по две гривны, с товарных лодок—по гривне, с малого однодеревного стружка и с неводника—по алтыну, с плавных лодок—по две деньги, с ботников—по деньге ¹⁾.

Кроме мыта, бралась в качестве проезжей пошлины *головщина*—с людей, сопровождавших товар при привозе его в города и на торги, а также при проезде мимо них; иногда головщину брали и с пассажиров, проезжавших на судах. Размер сборов в разных местах зависел прежде всего от состава проезжавших,—местные это были люди или посторонние, при чем первые платили меньше, а иногда и совсем освобождались от сбора; кроме того, размер головщины зависел от величины судна и количества провозимых товаров. Оклад колебался от ½ до 6 денег с человека.—Во многих местах головщина взималась и при обратном проезде с торгов, но

¹⁾ Акты Археограф. Экспедиции, I, № 328.

уже в уменьшенном размере,—обычно по $\frac{1}{2}$ деньги с головы,—такой сбор назывался *задними колачами* ¹⁾.

Многочисленные злоупотребления при взимании пошлин частными „мытниками“ заставили, было, правительство в 1596 г. взять все мыты в казенное управление, но казна не справилась с этим делом, а злоупотребления на местах не уменьшились, почему вскоре же снова появились и откупные, и частные мыты. Окончательно отменены все внутренние таможенные пошлины только в 1753 г., в царствование Елизаветы Петровны (указ 20 декабря 1753 г.) ²⁾.

Типы судов.

Открытие судового движения по всей Волге, естественно, ожидало волжское судоходство и, в связи с плаванием по низовым, более глубоким плесам, вызвало к жизни и новое судостроение. О последнем, однако, необходимо сказать, что новые суда не представляли каких-либо серьезных изменений в конструктивном отношении, а отличались, главным образом, увеличением своих размеров. Разобраться в новых судовых типах уже несколько легче, чем в предыдущий, древний период, так как о многих из них сохранился целый ряд исторических свидетельств как в описаниях разных путешествий по Волге, так и, в особенности, в таможенных грамотах, нормировавших взимание по разным пунктам Поволжья судовых пошлин. Наибольший интерес в данном случае представляет вышеуказанная „Приговорная грамота о пошлинах с торговых людей за сводку товаров на земле Зилантовскаго монастыря“ в Казани, как сравнительно ранняя (1585 г.) и относящаяся к крупной и центральной по своему положению пристани на Волге,—на нее мы и будем преимущественно ссылаться в дальнейшем изложении.

Волжская судовая терминология XVI и XVII вв. разделяет суда на две главные группы—на „большие“ и „малые“. К первым относились: кледи, насады, досчаники, струги, коломенки и каюки; ко вторым—ладьи и лодки разных величин и назначений.

О стругах и насадах мы уже говорили. Здесь к сказанному можно лишь прибавить, что в рассматриваемый период на Волге появились струги и насады таких размеров, о которых в верхних плесах реки и в верховых ее притоках невозможно было и думать.

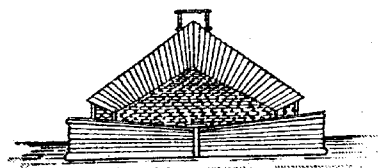
Термин „струг“ продолжал оставаться общим названием, применяясь к судам различных типов и еще более разнообразных размеров: с одной стороны, стругами и стружками, по прежнему, назывались простые досчатые лодки, вплоть до малых челноков (в таможенной грамоте казанского Зилантова монастыря стружком называется даже лодка-однодеревка); с другой стороны, уже с конца XVI века мы встречаем применение термина „струг“ даже к морским судам служебно-транспортного характера. Так, стружками и к тому же еще малыми именуется русские суда, ходившие в конце XVI века в Венецию; стругами названы суда западно-двинской флотилии 1656 года, построенные „дедиловскими мастерами“ с р. Оки и плававшие не только по Двине, но и „за Свейский рубеж (т. е. за шведскую границу) на Варяжское (Балтийское) море“; стругами назывались в XVI и XVII вв. суда, употреблявшиеся для плавания и по Волге,

¹⁾ Энциклоп. Словарь Брокгауза и Ефрона, полут. 39.

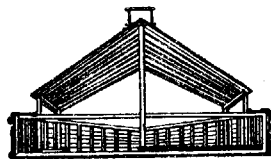
²⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XIII, № 10.164.

и по Каспийскому морю; наконец, уже Петром 1-м было построено на воронежских верфях для первого Азовского похода 1695 года 1259 стругов и для второго похода 1696 года — 1300 стругов. Петровские струги были плоскодонные суда с отвесными бортами и заостренными оконечностями, очень разнообразных размеров: от 10 до 22 (преимущественно 16—18) саж. в длину и от 2 до 4 саж. в ширину; большинство было крыто лубяными крышами, а на некоторых устроены „чердаки“¹⁾. Кроме того, для „плавного похода по Днепру“, под хлебные запасы, были выстроены малые „стружки“, размерами в 5—6 саж. длины и $2\frac{1}{4}$ — $2\frac{1}{2}$ арш. ширины²⁾.

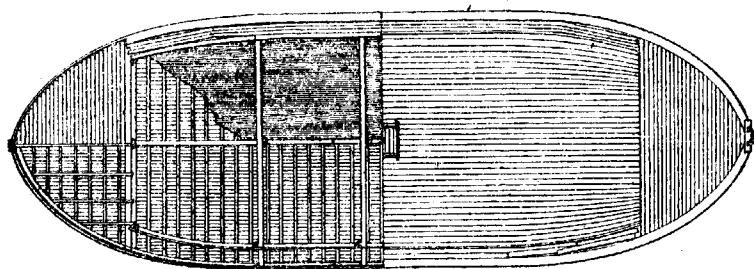
Своеобразную форму представляют речные западно-двинские струги, появившиеся здесь в этой форме в XVI веке и, как можно предполагать, употреблявшиеся некогда и на реках волжского бассейна. Это были суда в 17—18 саж. длины и в $5\frac{1}{2}$ —6 саж. ши-



Фиг. 1.

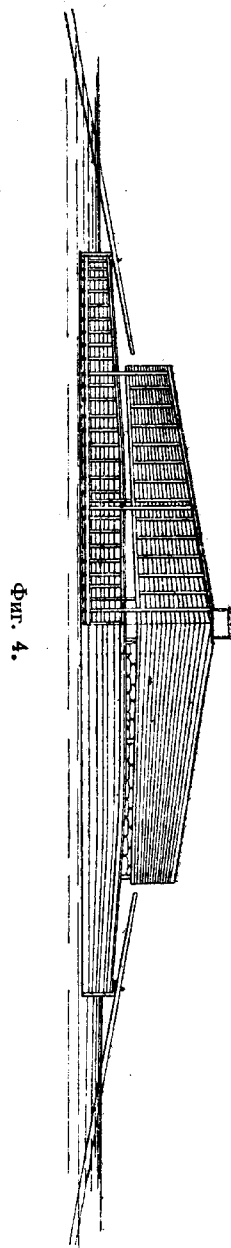


Фиг. 3.



Фиг. 2.

Рис. 31. Западно-Двинский струг.



Фиг. 4.

¹⁾ Соловьев: „Ист. России“, т. X, гл. 4; Костомаров: „Собр. соч.“ кн. VIII, стр. 298; Медовиков: „Ист. значение царствования Алексея Михайловича“ (М. 1854 г.), стр. 127—128; Аристов: „Промыш. древней Руси“, стр. 97; Веселаго: „Оч. русс. морской истории“, стр. 57—58; Благин: „Ист. русс. флота“, т. I, стр. 22—23 и прил. I (т. II, стр. 5—32).

²⁾ Благин: „Ист. русс. флота“, т. II, стр. 437.

рины, с высотой бортов в середине до 1 саж., а в носу и корме до 2 аршин, и грузоподъемностью до 12 и даже 14 тыс. пудов при осадке до 5 четв. Днище судов составлялось из 35—50 толстых досок; штевни и борта были отвесные, при чем борта, как указано, выше в середине и ниже в оконечностях судна; эти последние однообразно заострялись. Сверху судно покрывалось навесом на два ската к бортам, с возвышением по середине соответственно высоте бортов,—на этом возвышении устраивалась площадка для лоцмана. Управлялись суда двумя большими веслами, устанавливаемыми на носу и корме. На бортах имелись гребки, с помощью которых судно даягалось и против течения. Строились струги, главным образом, на притоках Двины Каспле и Обше, по которым в них сплавлялся к устью Двины хлеб и лес; служили обычно одну путину, идя в местах назначения груза на дрова и разные постройки¹⁾ (см. рис. 31).

На Волге термин „струг“ в рассмариваемый период начал постепенно утрачивать свое широкое значение названия судна вообще, усваиваясь все больше одному определенному типу, который и получил в этот период свое завершение. Тип этот близко подходил к вышеотмеченным Петровским стругам, но отличался от них наклонным наружу носовым штевнем и некоторой развалистостью бортов, что приближало его к типу насада-беляны, с которым он позднее и слился совершенно.

Размеры волжских стругов были, вообще, небольшие, начиная сажень от 3 и чаще всего не превышая 8—10 саж. в длину,—суда больше 10 саж. считались уже выше средних.

В связи с такими размерами плавание на стругах происходило преимущественно при помощи весел, при чем для среднего, 7-ми-саженного, струга считалось достаточным 12 гребцов.

Интересное описание волжских стругов дано голландским путешественником де-Бруином, проплывшим по Волге до Астрахани в 1703 году: „У русских в употреблении небольшие плоскодонные суда, называемые у них стругами (Stroek), которые могут поднимать до 300 тюков шелку, составляющих 15 ласт²⁾, и имеют довольно значительную полость или вместимость, одну мачту и один громадный парус, с которым плавают только тогда, когда ветер дует в корму; когда же ветер противный, то плывут на 16 веслах“. Особенное внимание путешественника обратило на себя устройство руля у стругов (волжской „потеси“): „Руль у них состоит,—говорит де-Бруин,—из длинного шеста, значительно расширенного на том конце, который находится в воде; другой конец этого шеста проходит посверх судна и опирается на особо приспособленную для того деревянную стойку или подставку. Кормчий судна управляет этим рулем помощью веревки, привязанной промеж двух крыльев, которые крепко держат руль и которые можно поставить и отнять по желанию“. Сам де-Бруин совершил свое путешествие по Волге также на струге, принадлежавшем какому-то армянину и вмещавшем в себе, кроме значительного груза сукна (до 250 тюков), 23 гребцов, 52 пассажиров и две бронзовые пушки³⁾.

¹⁾ А. Боярский: „Основные условия для постройки речных судов“. Спб. 1888 г. Стр. 87.

²⁾ Ласт = 12 четв. или 120 пудам.

³⁾ Путешествие через Московию Корнилия де-Бруина. Перев. П. П. Барсова, М. 1873 г. Стр. 150.

Несколько иные сведения дает о волжских стругах Олеарий: „1-го сентября мы встретили весьма рано 3 больших струга (Strusen) в 300 ластов; они шли на 12 футов в глубину и тащили за собой несколько мелких лодок, при помощи которых облегчаются суда перед мелями* ¹⁾. В другом месте он описывает самые способы передвижения стругов: „В 20-ти верстах от Нижнего... мы встретили большой струг (или большую лодку), плывший из Астрахани, на

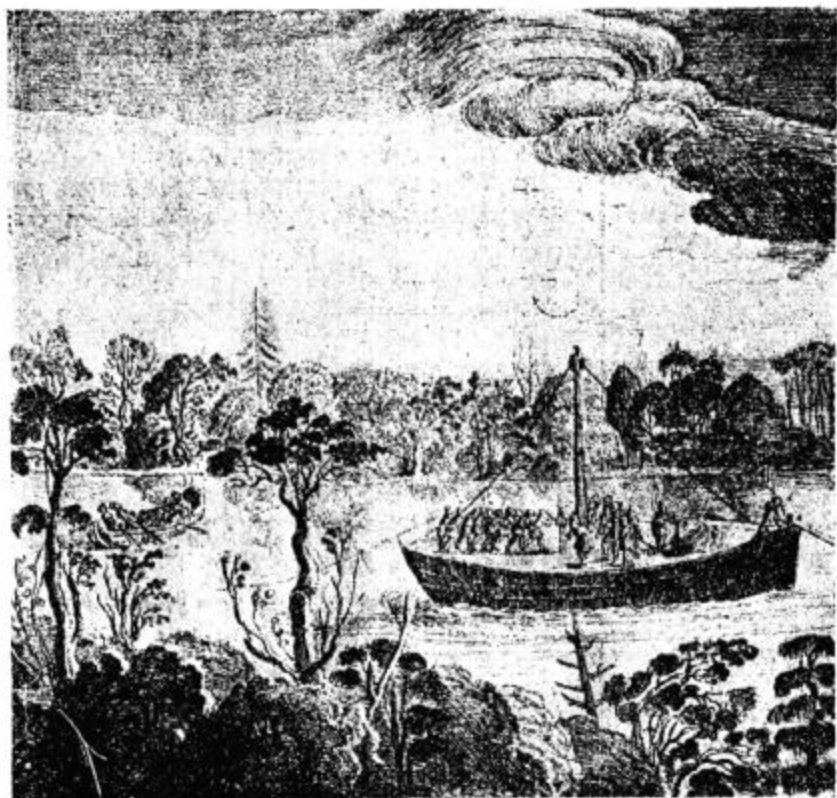


Рис. 32. Волжский струг XVII в. (Олеария).

котором было 200 человек рабочих людей; ибо русские, если дует ветер не попутный, не плавают, но завозят на особой лодке якорь, один за другим, за четверть мили вперед, и за веревку, привязанную к якорю, тянут с судна человек 100 разом и таким образом продвигают его против течения ²⁾. Но такое плавание очень медленно, и в день можно проплыть с небольшим две мили. Такие струги имеют плоское дно, поднимают вообще 400 или 500 ластов и нагружаются большею частью солью, икрой и крупною соленой рыбой“ ³⁾.

Как можно видеть, грузоподъемность стругов, описываемых Олеарием, и в особенности их осадка значительно больше, чем указывается другими свидетельствами, не смотря на более ранний по сравнению с ними период времени, к которому относится описание Олеария. В объяснение этого можно думать, что голштинский

¹⁾ Перев. Ловягина, стр. 386.

²⁾ Так называемый ход „подачей“ И. Ш.

³⁾ Перев. Барсова, стр. 405.

путешественник употребил в данном случае термин „большой струг“ в общем значении крупного грузового судна, приписав его насадам или большим досчаникам. Кстати сказать, и сделанный им рисунок струга представляет собой типичную конструкцию древнего насада или современной беляны (см. рис. 32). Справедливость этого предположения подтверждается и сравнительно невысокой расценкой грузовых стругов для взимания с них разных пошлин и сборов. Так, по таможенной грамоте Зилантова монастыря пошлина с „устюжского“ кладного струга была установлена в размере всего полуполтины, наравне с „рыбными кладями“ и коломенками.

На ряду с некоторым ограничением и уточнением на Волге понятия „струг“ в грузовом судоходстве, оно приобрело здесь чрезвычайную популярность в пассажирских перевозках, как характерное название легких, плоскодонных пассажирских судов вообще, независимо от их размеров, назначения и способа выделки, широко войдя в таком значении даже в народную поэзию, главным образом в народные песни.

Вниз по Волге-реке
С Нижня-Новгорода
Снаряжен стружок,
Как стрела, летит.
А на том стружке,
На снаряженном,
Удалых гребцов
Сорок два сидят,—

говорит песня, очевидно, о крупном пассажирском струге волжских „вольных людей“ с двадцатью одной парой весел.

О таком же судне простых „понизовых бурлаков“ поется в другой песне:

Что во славном было городе Казани,
Что на крутеньком, на красном бережочке,
Что на желтом на сыпучем на песочке,
Тут не черные вороны солетались,—
Собирались понизовые бурлаки;
Они думали крепкую думушку за-едино:
„Ах, состроим мы, ребятушки, гребной стружок
И поделаем заключинки кленовые,
Изнавесим мы веселочки ветловые,
Что мы грянем ¹⁾, ребятушки, вниз по Волге“²⁾.

А вот описание военных казацких стругов:

Что пониже было города Саратова,
А повыше было города Царицына..
Как плывут тут, выплывают два снаряженные стружка.
Хорошо были стружочки изукрашены:
Они копиями, знамены будто лесом поросли..
На стружках сидят гребцы, удалые молодцы,
Удалые молодцы, все донские казаки,
Да еще же гребенские, запорожские ³⁾.

¹⁾ На Волге часто смешиваются термины *грянуть* — производить шум, гул и *гренуть* — обычное на севере прованское вместо *гребнуть* — сильно ударить веслом. „Греть!“ („Грянь!“) или „Грени, братцы, разом!“ — была некогда обычная команда кормчего.

²⁾ „Великорусск. народн. песни“, изд. проф. А: И. Соболевским, т. 1, стр. 324.

³⁾ Сахаров: „Сказ. русск. нар.“, т. I, кн. 3, стр. 229.

Наконец, так описывает песня нападение „воровских казаков“ в „легоньких стружках“ на „гребные“ торговые струги:

Промеж было Казанью, промеж Астраханью,
А пониже было города Саратова,
А повыше города было Царицына...
А по славной было матушке Камышинке-реке,
Выгребали, выплывали пятьдесят легких стругов
Воровских казаков:
А на всяком отружочку по пятьдесят гребцов,
По пятьдесят гребцов—воровских казаков.
Заплывали, загребали в Коловински острова,
Становились молодцы во тихих заводах,
Погулять они (пошли) на зеленые луга...
Посмотрят молодцы вниз по Волге-реке:
Как бы чернь-то на Волге зачернеется,
А идут гребные из Астрахани...
И бросалися (казаки) в свои легоньки стружки,
Напушались казаки на гребные струги;
Они всех туто торговых перещупали ¹⁾.

От XVII века нам остались и рисунки пассажирских стругов. Два из них,—один „чердачного“ струга, другой малого „стружка“,

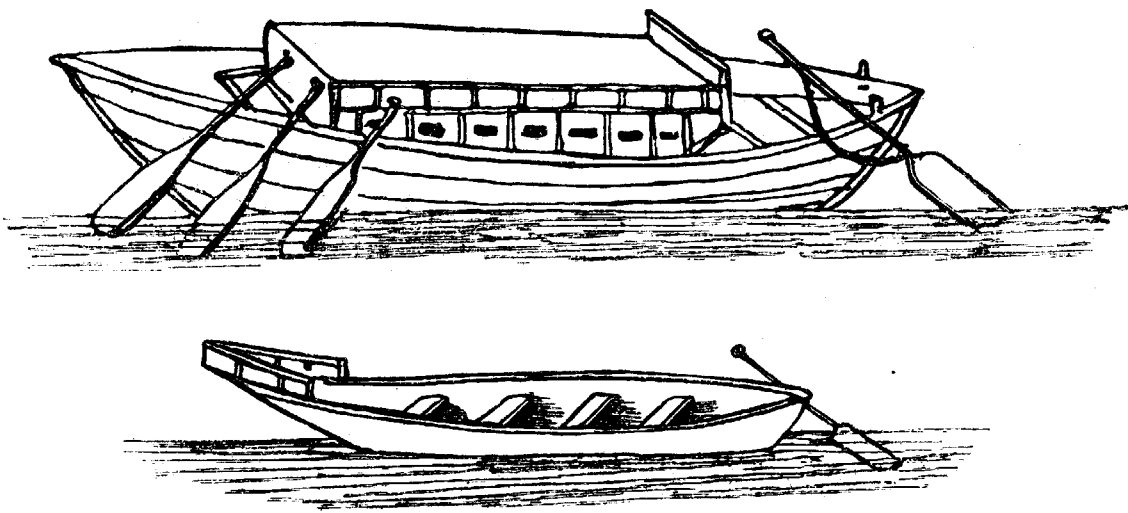


Рис. 33. Древне-русские струги.

употреблявшихся на Волге в походе Ст. Разина,—помещены в собрании рисунков древностей российских. Первый представляет из себя широкий, плоскодонный досчаник с одной большой каютой по середине, вполне подходящий к вышеприведенному описанию и Петровских, и волжских стругов (см. рис. 33). Интересно отметить, что нечто подобное представляли собой в более позднее время так называемые *трешкоты* или *трешкоуты*, практиковавшиеся на ладожских и онежских каналах для перевозки пассажиров и небольших грузов. Суда эти,—очень широкие,—были совершенно плоскодонны и имели

¹⁾ Сахаров: „Сказ. русс. нар.“, т. 1, кн. 3, стр. 250.

в длину до 40 фут., в ширину от 14 до 30 фут. и в глубину до 7 фут.— форма, надо думать, довольно близкая еще к древним, начальным стругам.

Малый стружок является легкой плоскодонной лодкой типа современного челнока.

Насады. *Насады* в рассматриваемый период, так же, как и струги, сильно увеличились в своих размерах. В связи с усилившимися торговыми сношениями, как с востоком—через Волгу, так и западом—через Белое море и Архангельск, это увеличение, естественно, сказалось больше всего на реках системы Волги и Белого моря.

По свидетельству Карлейля ¹⁾, проезжавшего из Архангельска в Москву в 1663 г., на рр. Сухоне и Северной Двине наблюдалось оживленное движение судов и в связи с тем широкое развитие бурлачества. составлявшего промысел местного рабочего люда, который целыми толпами собирался по берегам рек, нанимаясь к судовладельцам на работы. Северные насады, вместе с досчаниками, уже в конце XVI в. бывали больше 10 саж. длины, как это видно из таможенной грамоты 1592 года о сборе торговых пошлин в Чаранде и Коротком на р. Онеге: „Имати съ устюжны, и со ржевки, и съ *насада* ²⁾, и съ подвозка, и съ бѣлозерки, и съ матишы, и съ дощаника, которое судно десяти сажень, и съ того судна по рублю, а болѣе будетъ сажень, и имѣ имати по расчету“...

Тяжелые насады с грузом, по словам Дженкинсона, будучи судами гребными, ходили и на парусах, и бечевой, при чем продвижение их вверх по реке, особенно при противном ветре, бывало чрезвычайно затруднительно ³⁾. По описанию путешествия Карлейля, для выполнения этой работы иногда требовалось до 300 человек бурлаков, тянувших судно длинными канатами, привязываемыми к его носу или к укрепленным на палубе бревнам. Понятно, что при работе такими массами людей не редки были и несчастные случаи, происходившие от неловкости рабочих или от непредусмотрительности распорядителей. Автор описания был сам свидетелем, как при столкновении двух груженных судов погибло семь человек рабочих ⁴⁾.

Волжские насады первой половины XVII в. (или „большие струги“, как называет их Олеарий) достигали 16—18 саж. длины и вмещали в себе от 300 до 500 ластов, т. е. от 36 000 до 60 000 пуд., имея осадку до 12 фут. и воя за собой при плавании целую флотилию паузков ⁵⁾, а к концу XVII в. грузоподъемность насадов достигала до 1 000 ластов, т. е. до 120 000 п ⁶⁾. Это была, так сказать, лебединая песня развития насадов, ибо поднимать суда с такой нагрузкой вверх по реке, при существовавших в то время способах тяги, представлялось чрезвычайно трудным. Для выполнения все расширявшихся задач грузовой перевозки требовались новые суда более совершенной конструкции, и, с преобразованиями Петра I

¹⁾ Charles Howard Earl of Carlisle—посол английского короля Карла II в Москву к царю Алексею Михайловичу. Описание его путешествия (составленное, впрочем, по мнению исследователей, не самим Карлейлем) одно из наиболее интересных сочинений о России того времени

²⁾ Курсив наш. *И. III.*

³⁾ „The principal navigations“, гаклейтовское изд., стр. 348.

⁴⁾ Carlisle: «A Relation of Three Embassies etc», 27—36.

⁵⁾ Олеарий, изд. Суворина, стр. 386.

⁶⁾ Кильбургер, 122.

в области судостроения, насады уже исчезают совсем. Едва ли не последнее упоминание о них содержится в известных „Деяниях Петра Великого“ И. И. Голикова, в рассказе о путешествии Петра по Волге в Персидский поход. Описывая пребывание царя в Нижнем-Новгороде, историк говорит, что он осматривал здесь все суда, предназначенные для похода и „построенные в разных местах, а именно: большие, называемые *насады* ¹⁾, для ходу по Волге, и морские галиоты, шуйты, эверсы...“ ²⁾.

Клади или кладные. Крупными судами на Волге в рассматриваемый период были также *клади* или *кладные суда* ³⁾, подобно тому, как в сельско-хозяйственном обиходе слово „кладь“ обозначает целый скирд, а в домашнем быту (кладовка, кладовая)—хранилище всего крестьянского имущества. По своей конструкции клади едва ли существенно отличались от упоминавшихся выше кладных стругов. Возможно даже, что это были те же самые суда,—может быть, только усовершенствованные с течением времени, в целях главным образом увеличения грузоподъемности, устройством более крутых „плеч“ т. е. закруглений носа и кормы, и уширением палубы свесами за борта. Может быть, наконец, это был прототип будущих „кладных“—расшив.

Как и эти последние, клади по своим размерам (а может быть и некоторым деталям своего устройства) нередко приспособлялись специально для перевозки какого-либо одного определенного товара. Так, напр., были клади соляные, рыбные, хлебные. Первые строились преимущественно в верховьях Камы и служили для перевозки соляных грузов от г. Соли Камской (позднее Соликамск); от других кладей они отличались тем, что при их постройке употреблялось исключительно одно дерево,—не было даже железных гвоздей, дабы не допускать ржавчины. Надо думать, что соляные клади имел в виду Эбергард Избраннедес, ездивший в 1692 г. из Москвы в Китай в качестве русского посланника, когда говорил, что камская соль отправлялась на больших судах, построенных из одного дерева, имевших от 16 до 18 саж. длины и поднимавших от 100 до 120 тыс. пуд. груза ⁴⁾. Соляные клади шли обыкновенно на веслах, но употребляли и паруса, которые отличались на них особенной величиной. По таможенной грамоте Зилантова монастыря соляные клади облагались высшей пошлиной в размере 1 рубля.

Рыбные клади строились также без употребления металла, но были, по всей вероятности, меньше соляных по размерам, так как облагались, по той же таможенной грамоте, только полуполтиной. Необходимо однако оговориться, что делать по этому поводу определенные выводы на основании размера обложения можно с известной осторожностью, так как разница в обложении могла в некоторой степени зависеть и от товара: соль, вообще, ценилась прежде высоко, и еще в Печерском Патерике (памятник XIII—XV вв.) отмечалось, что торговцы „драго продаваху (ее)—по двѣ головажни за куну“.

¹⁾ Курсив наш. II III.

²⁾ Деяния Петра Великого“, ч. VIII, стр. 176, примеч.

³⁾ Акты Археогр. Экспед., I, № 328; „Журнал китайского посольства 1692 г.“ („Древн. Росс. Вив.“, VIII, стр. 366—367).

⁴⁾ Избраннедес допускает здесь очевидную ошибку, так как судно 16—18 саж. длины ни в каком случае не может подвять 120 тыс. пуд. Максимальная его грузоподъемность может быть тыс. 40 пуд. на осадке до 10 четв.

Досчаны (досчаники). *Досчан* или *досчаник*, как показывает самое название, строился целиком из досок и по типу своему был, надо думать, одинаков с древними насадами,— может быть, с той лишь разницей, что борта его имели еще больший подбор, а доски были тоньше и вся постройка несколько легче — без чрезмерной громоздкости и „лесистости“ насадов. Можно предполагать, наконец, что термин *досчан* был присвоен в рассматриваемый период крупным павозкам, о которых мы говорили в своем месте выше и которые могли современем получить некоторые изменения в своей первоначальной конструкции,— этим, кстати, объяснялся бы и странный пропуск павозков в таксе Зилантова монастыря. Во всяком случае досчаны были одними из наиболее крупных судов своего времени, конкурируя в этом отношении с кладами. Костомаров считает их даже самыми большими судами эпохи, говоря в своем исследовании о торговле Московского государства в XVI и XVII столетиях: „Самое большое судно на всех больших реках называлось досчаник“. Однако, по Зилантовской таможенной грамоте пермские досчаники (называвшиеся так, очевидно, по месту своей постройки или потому, что в них перевозилась пермская соль) облагались пошлиной, наравне с устюжскими насадами, в размере только полтины, а не рубля, как соляные клады¹⁾. Северные досчаники, как мы видели по таможенной грамоте 1592 г. о сборе торговых пошлин в Чаранде и Коротком, облагались пошлиной в 1 рубль,—опять-таки одинаково с насадами, а размерами бывали свыше 10 саж. в длину.

Интересны сохранившиеся до нас некоторые сведения о вооружении досчаников XVII в. на сибирских реках, куда эти суда проникли, несомненно, с Камы. Весной 1639 г. был отправлен караван из 46 досчаников от Тобольска вниз по Иртышу и Оби с военными и хлебными грузами. При этом на снаряжение каждого судна было велено отпустить по 300 арш. холста для парусов, по 34 саж. парусных обшивок, по 32 саж. „варовых“ веревок, по 30 саж. „вожжей к райнам“, по 14 саж. „скутов“ (шкотов?), по 100 саж. бечевы, по 2 багра, по 100 скоб, 10 ведер смолы и 3 пуда лык для конопатки. Таким образом, каждый досчаник имел 18-ти саженный парус (из 300 арш. холста), при чем заинтересованные в отправке каравана тобольские торговые люди, которые „хаживали“ раньше в назначенный досчаникам путь, представили замечание о недостаточности таких парусов, указывая, что „у них на досчаниках, для поспешенья (т. е. для большей скорости хода,—И. Ш.), бывают парусы по 600 и по 700 аршин в парусе“²⁾. Не может быть сомнения, что крупные досчаники с такими громадами-парусами плавали в свое время и по Волге и Каме.

Коломенки. В XVI веке появился тип грузового судна, интересный в том отношении, что он едва ли не первый получил свое название не по основным признакам своей конструкции или назначения, как это обычно практиковалось до того времени, а по первоначальному месту возникновения,—явный признак очень широкого развития судостроения, которое начало уже выра-

¹⁾ Проф. Загоскин в данном случае едва ли правильно отождествляет пермские досчаники с соляными судами, упоминаемыми Иностранцевом (Загоскин, стр. 428), которые вернее, по нашему мнению, относить к соляным кладам.

²⁾ Дополн. к Актам Историческим, т. II, стр. 166—169.

батывать особые типы судов если не для каждой отдельной реки, то, по крайней мере, для некоторых водных путей, обособленных от других условиями судоходства. Таким судовым типом были *коломенки*, любопытные еще и в том отношении, что они сохранились вплоть до наших дней без особых изменений своей конструкции—свидетельство несомненной удачливости последней в тех или иных отношениях.

Коломенки были дальнейшим шагом развития древних стругов и в то же время имели уже все качества будущих барок, получивших широкое распространение в Петровский и после-Петровский период. Это были длинные и довольно узкие суда с совершенно плоским дном, отвесными штевнями и бортами, почти везде ровной вышины и без всякого подбора в соединении с днищем, и с полутупым образованием носа и кормы. Борта коломенки, на протяжении примерно одной трети всей длины судна в середине его, идут совершенно параллельно друг другу, в остальных же двух третях, к обеим оконечностям, переходят в кривые, пересекаясь у штевней под острым углом. Вообще, все судно по внешнему виду очень напоминает простую берестяную табакерку.

Главными отличиями коломенок от будущих барок были: сравнительная их узкость, большая лесистость, особенно в днище и бортах, которые делались из лесу 3-хи даже 4 х верш. толщины, грубость постройки и несколько большая высота бортов. В более позднее время к постройке коломенок на Чусовой стало применяться улучшение, выработанное на Волге в судах типа расшив и их ближайших предшественников шитиков, романовок и др.: нос судна до плеч начал делаться вершка на 4 шире кормы или же несколько полнее ее, от чего центр тяжести перемещался ближе к носу, и в связи с тем увеличивалась скорость и, главное, ровность хода судна. Здесь применялось общеизвестное явление, что бревно плывет по реке всегда вперед комлем, полозья у саней расставляются несколько шире к передку и т. п.

Строились коломенки большей частью из елового леса, крепились нагелями (в днище) и железными гвоздями (в бортах и кильсонах), конопатились бельной паклей и мочалом и совершенно не смолились. Продольное крепление, для большей прочности судна, состояло из трех и даже больше кильсонов, положенных параллельно друг к другу—один по середине днища, два другие ближе к бортам; средний кильсон (до 10 дюймов толщины), состоявший нередко из круглого неотесанного бревна, соединялся со штевнями, которые делались в виде копаней с кокорой, стоявшей перпендикулярно к стволу. По верхней части бортов с внутренней стороны проводились подтелины (внутренний бархоут), служившие опорой для поперечных балок—бимсов и озд. Наконец, на борта коломенок с наружной стороны нашивались в подводной части ошвы и несколько выше грузовой ватер-линии, во всю длину корпуса, от 3 до 6 и более рядов, так называемых *привальных брусев* (внешние бархоуты) в виде горбылей—однорезков, толщиной до 3 и более вершков, часто даже с неочищенной корой. Эти бортовые крепления, предохранявшие судно от аварий при всякого рода столкновениях, придавали ему до нагрузки, когда они поднимались над водой, несколько пестрый и особенно неуклюжий вид. Поперечными креплениями служили бимсы и обыкновенно 3 и не более 5 озд, состоявших из простых круглых бревен, до 5 верш. толщины. Вместо палубы устраивалась низкая и легкая двускатная крыша, при чем нос и корма оставались незакрытыми. На крыше иногда ставилась каюта, а по бортам насти-

далась для бурлаков и команды судна узкая ходовая площадка („потопчина“), укрепляемая на стойках с наружной стороны. Для хода вверх по реке под парусами в старое время на коломенках ставилась большая мачта с реей (см. рис. 34)¹⁾, в позднейшее время заменившаяся небольшим флагштоком, не редко с каким-нибудь украшением наверху (см. рис. 35).

Управлялись коломенки потесями, от двух до 4 шт., располагаемых поровну на носу и корме, в более же позднее время—рулем, навешиваемым на петлях и крючьях.

Обыкновенный размер коломенок в волжском бассейне был от 17 до 18 саж. в длину и от 3 до 4 саж. в ширину, при высоте бортов от 2 до 2 $\frac{1}{2}$ и 3 арш. и грузоподъемности, на 5—6 четв.

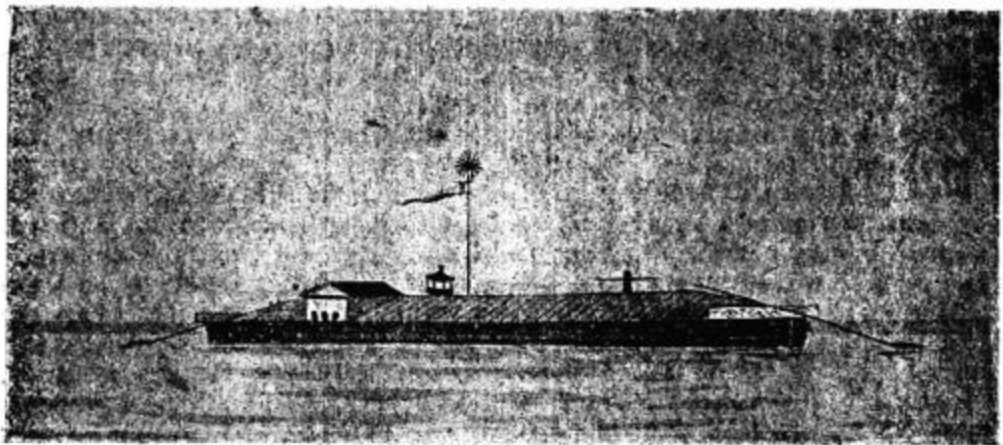


Рис. 35. Коломенка.

осадки, от 8 до 12 тыс. пуд. Коломенки, ходившие из Камы и Белой на Волгу не выше Н.-Новгорода, строились и ббльших размеров: до 22—23 саж. длины, до 5,2 саж. ширины, грузоподъемностью, при высоте бортов до 3 $\frac{1}{2}$ арш. и осадке в 6—8 четв., до 25—28 тыс. пуд. (так называемые „железняки“ или „железнянки“—от главного груза, который в них перевозился). Наоборот, для мелких перевозок в камском районе строились „малые коломенки“—от 6 до 9 саж. длины и в 6—7 арш ширины, с грузовой осадкой на 5—6 четв. Позднее на верхней Волге, для прохода по Вышневолоцкой системе, употреблялись коломенки в 12—15 саж. длины и в 3 саж. ширины, при высоте бортов в 11 четв. и грузоподъемности до 10 000 пуд., называвшиеся иногда *полуколоменками*.

По таможенной грамоте 1585 г. коломенки облагались пошлиной, подобно устюжским стругам и рыбным кладям, в размере полуполтины.

¹⁾ Изображение взято из старинного альбома судов, составленного 1-м отделением 6. VI-го (волжского) округа путей сообщения в 40 х или 50 х г. г. XIX столетия. Все крайне интересные рисунки этого альбома—уника (который нам случайно удалось достать) будут отмечаться в дальнейшем особо.

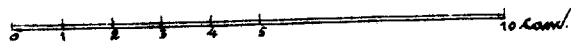
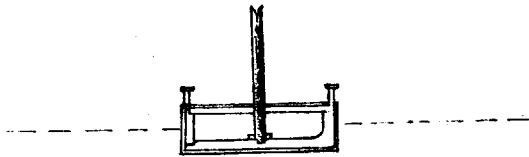
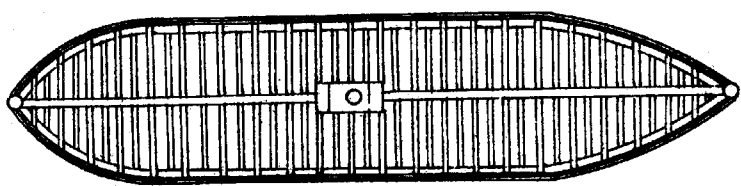
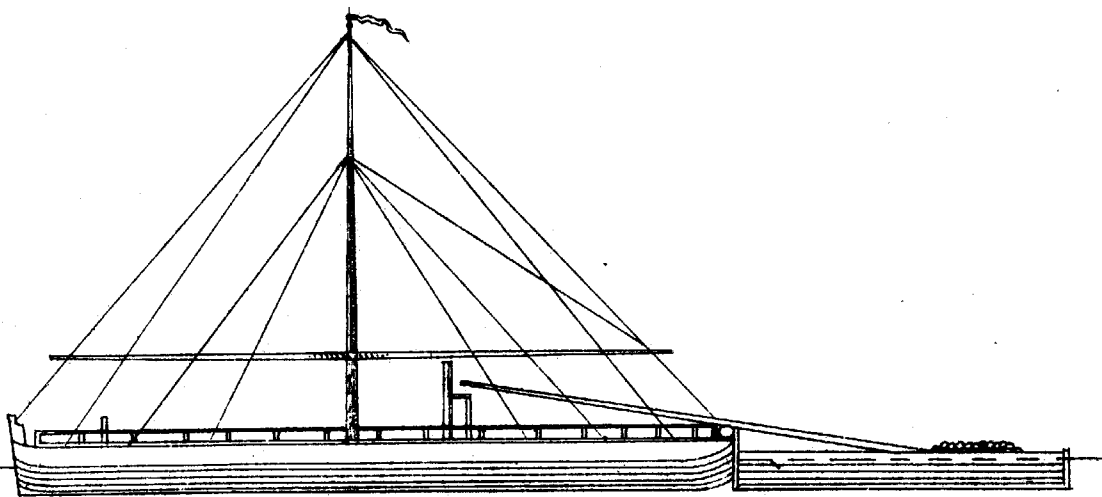


Рис. 34. Коламенкор.

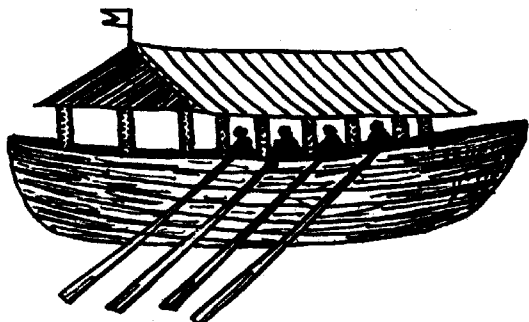
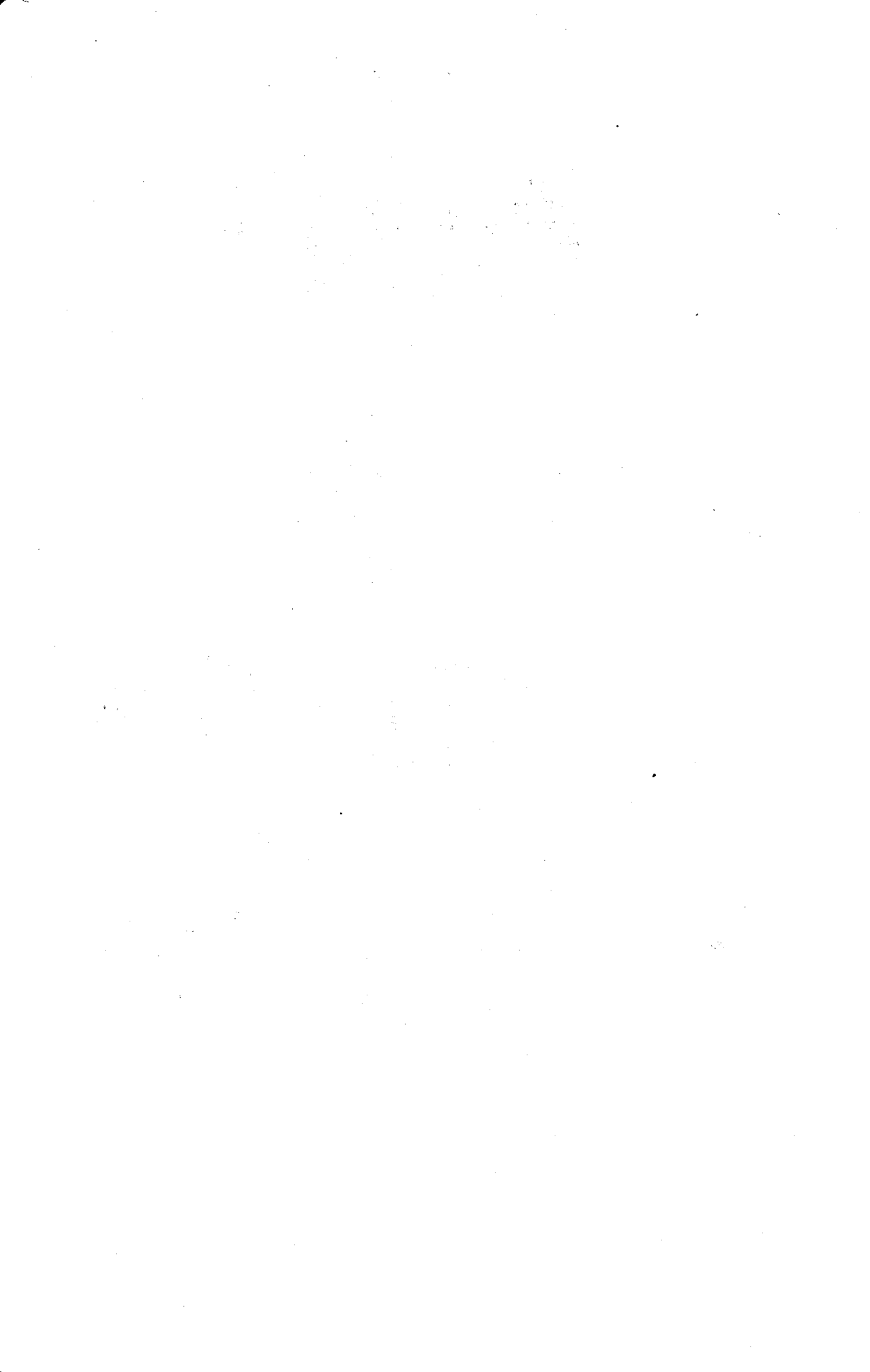


Рис. 37. Косная лодка озонтан.



Стоимость их, в зависимости от размеров и места покупки, бывала очень различна. В 1800 г. максимальная цена судов разных размеров на Чусовой была 200, 350 и 400 руб.; в то же время полуколоменку на р. Яйве можно было купить за 45 руб. В 30 г.г. XIX в. волжская коломенка стоила уже до 1.200 и даже до 1.500 руб. ¹⁾.

Как можно видеть, коломенки, по примитивности и грубости своей постройки, были особенно пригодны для перевозки разных простых и тяжелых грузов массового характера вроде металлов, камней и проч. И, действительно, они употреблялись главным образом для этих грузов, преимущественно в бассейне Камы: на р.р. Чусовой, Ай (приток Белой), Вятке и верхней Каме, идя вниз по течению самосплавом, а вверх—на веслах, шестах и бичевой, со скоростью от 7 до 14 верст в день и имея на себе 15—25 и больше человек рабочих (на Чусовой до 40—45 и даже до 60 человек).

Главным местом постройки коломенок служила река Чусовая, где их в более позднее время ежегодно выдвигалось до 1000 штук. Кроме Чусовой, они строились в бассейнах р.р. Белой, Уфы, на Игуме—притоке Яйвы и на самой Волге,—на последней главным образом для переправки на р. Дон, где эти суда имели очень широкое распространение. Значительная постройка объяснялась тем, что район плавания коломенок был чрезвычайно обширен: они плавали по Чусовой, Белой, Каме, Волге, Оке, Цне, Москве-реке, Шексне, Свири и Неве, доходя до самого Петербурга, при чем обычно, раз отправленные с грузом, не возвращались уже к своему исходному пункту, а продавались в местах назначения груза на строительный материал и дрова. Эксплуатируемые же с коммерческими целями, в качестве перевозочных средств, служили по 15 и более лет.

Снаряжение коломенок, в соответствии с их конструкцией, было обычно самое простое: 2—3 якоря, от 10 до 15 пуд. каждый, также 2—3 косяка, а позднее и больше, (обычно мочальных, редко смольных) снастей 100-саженной длины и 5—6 дюймовой окружности и одна, тахитш—две гребных *верховых* лодки.

Насколько можно судить по древним письменным памятникам, особенное распространение коломенки получили с конца XVI века. В XVII веке они отправлялись уже не редко целыми караванами и не только с окраин страны в центр, но даже и из центра на окраины, при чем иногда на очень большие расстояния. Так, напр., из одного документа видно, что в 1638 г. был отправлен казенный караван из шести палубных коломенок от Москвы до гор. Елабуги (Вятской губ.), сопровождавший „письменными головами и подъячими“. От Москвы до Казани караван шел самосплавом, а в Казани, в виду предстоявшего взвода судов вверх по Каме, на них были поставлены „шоглы и бечева“, т. е. мачты и приспособления для бичевой тяги ²⁾.

Происхождение самого названия „*коломенка*“ в точности не установлено. Исследователи, вообще, связывают его с гор. Коломной, считая последнюю первоначальным местом постройки этих судов.

¹⁾ Акты, относ. до юрид. быта древней России, т. II, № 195 См. также Богославский: „О купеч. судостроении в России“, стр. 167 - 168; Загоскин: „Русс. водн. пути и судовое дело в до-Петровской России“, стр. 428—429; Бучацкий: „Типы речных судов и их район. конструкция“, стр. 17- 19; Боярский: „Осн. условия для постройки речн. судов“, стр. 71; „Судо. дорожник Европ. России“, изд. 184 г., ч. I, стр. СХI—СХLII; Штукенберг: „Барки“ („Энцикл. Лексикон“ Плюшара, т. IV, стр. 347); Собищевский: „Коломенка“ („Энцикл. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. 30 стр. 729—730).

²⁾ „Акты, относ. до юридич. быта древней России“, т. II, № 195.

Действительно, можно предполагать, что Коломна была издавным судостроительным пунктом, а позднее, при царе Алексее Михайловиче, неподалеку от нее возникло знаменитое Дединовское адмиралтейство. Но с вышеуказанным предположением исследователей трудно согласовать преимущественное распространение коломенок на Каме и, наоборот, полное отсутствие указаний об их выделке в Коломне, естественно заставляющее предполагать, что их и не было здесь в старое время (позднее, как увидим ниже, их пропагандировал на рр. Оке и Москве Петр ¹).

Мы с своей стороны считаем более правильным производить название „коломенка“ от древнего слова „колѹмень“ или „колѹменье“—ожилица, окраина (откуда и самое название г. Коломны, как некогда окраинного города Рязанского княжества) В связи с этим судовой термин „коломенка“ мог обозначать особый тип судов далекой окраины русского государства — пермской или верхне-камской стороны.

Подтверждением правильности такого производства может служить и то любопытное обстоятельство, что термин *коломенка*, повидимому, прилагался первоначально не к одним вышеописанным чувовским или верхне-камским судам, а, вообще, к судам далеких окраин. Следы подобного употребления сохранились в народных песнях, где термин *коломенка* относится даже к простым лодкам окраинных районов. Так, в одной песне поется:

Уж как вниз было по матушке Камышинке реке,
Супротив-то было устьица Самары реки,
Что плывет тут легка лодочка коломенка... ¹)

Другая песня говорит о покорителе Сибири Ермаке:

Речь возговорит Ермак Тимофеевич:
Ой вы, гой еси, братцы, атаманы-молодцы!
Эй, вы делайте лодочки коломенки,
Забивайте вы кочета еловые,
Накладайте бабаички сосновые,
Мы пойдемте, братцы, с божьей помощью,
Мы грянемте ²), братцы, вверх по Волге по реке ³).

Каюки. К довольно крупным же на Волге судам должны быть отнесены очень интересные суда, появившиеся здесь в рассматриваемый период под названием „*каюков*“ и представлявшие собой, по видимому, первую попытку объединить в своей конструкции два основные судовые типа—ладийный, с округленной подводной частью, и барочный, с плоским днищем и отвесными бортами. Нам уже приходилось упоминать название *каюк* выше: заимствованное с востока, оно, очевидно, возродилось позднее в применении к новым судам, по всей вероятности сохранившим известную конструкционную связь с своим прототипом, напр. в отношении некоторой округленности нижней части и легкости хода или приподнятости загнутой вверх носовой части подобно груди и голове водоплавающих птиц, и т. д. Возможно допустить, что название *каюков*, а может быть и их первоначальная конструкция,

¹) Старинн. песенник.

²) См. примечание 1-е на стр. 78

³) Сахаров: «Сказания русского народа», т. 1, кн. 3, стр. 241.

вместе с первобытным способом постройки, отмеченным нами выше, перешли на Волгу с Аму-Дарьи или, вообще, с востока—из Сибири, где они были широко распространены под названием *каюк*.

Исторические данные застают каюки просто лодками-однодеревками с набойными бортами и, очевидно, какими-нибудь конструктивными особенностями; позднее они стали строиться из одних досок и делаться несколько более плоскодонными, приближаясь к барочному типу.

Первоначальная величина каюков, как равно и грузоподъемность, надо полагать, были небольшие,— об этом можно заключать по тому, что на Каме, где эти суда появились, по видимому, раньше, чем на Волге, преобладающими их размерами были 5—7 и до 8 саж. в длину и до 1½ саж. в ширину, при грузоподъемности до 3 и 3½ тыс. пуд.¹⁾ В последующее время (примерно, до первой четверти XIX столетия) каюки различались здесь трех размеров: малые, средние и большие, длиной от 5 до 13 саж., шириной по днищу от 4½, до 9 и „в развале“ от 5 до 11 арш., с осадкой порожнем—малые от 4 до 6, средние от 6 до 8 и большие от 8 до 10 верш, а с грузом—первые от 3 до 4, вторые от 4 до 5 и большие от 6 до 8 четв.²⁾

Таких же, примерно, размеров были прежде каюки на р. Печоре, подымая до 2—3 тыс. пуд.³⁾, на р. Сев. Двине, где они, при той же примерно грузоподъемности, имели 7—11 саж. в длину и 1½—2½ саж. в ширину⁴⁾, и на разных реках Сибири. Позднее их размеры на всех названных реках сильно возросли.

О северо-двинских каюках, служивших для пассажирского плаванья, говорил еще де-Бруин в своем „Путешествии через Московию“, при описании пути от Вологды в Архангельск: „Кто желает плыть летом водою отсюда в Архангельск, тот должен запастись для этого особенными небольшими барками на 3—4 или 5 пассажиров, не более... Барки эти делаются со всеми удобствами, а именно: с деревянными постелями, столами, скамейками и, вообще, со всеми необходимыми принадлежностями. Такие барки называются каюками (Каюск) и стоят обыкновенно 25 рублей или 125 гульденов; для них нужно нанимать гребцов 12 или 14 человек, из которых каждому платится от 6 до 7 гульденов⁵⁾).

На коренной Волге размеры каюков, по видимому, с первого же времени, были больше. Об этом можно судить по тому, что, согласно одного сохранившегося до нас известия, уже в 1673 г. перевозилось из Казани в Астрахань на одном каюке и ладье 800 кадей извести, т. е. около 11.200 пуд., при чем суда были отправлены из Казани в сопровождении 72 стрельцов, данных для береженья и гребли“, что, в свою очередь, также может свидетельствовать о значительных размерах главного судна—каюка⁶⁾: принимая максимальную подъемную силу ладьи до 2½—3 тыс. пуд., на долю каюка можно считать до 7—8 тыс. пуд., при каковых условиях судно должно быть не меньше 10—12 и даже 15 саж. длины и 3—4 саж. ширины.

¹⁾ „Судоходство по р. Каме и ее притокам“ (извлеч. из отчета инж. П. Михайлова). Спб. 1877 г.

²⁾ „Хозяйственное описание Пермской губернии“ (составл. в 1804 г.). 2-е изд. Вольф. Экон. О-ва, 1811—13 гг., ч. I, стр. 217—218.

³⁾ Даль: „Толковый словарь живого великор. языка“, т. II, стр. 102.

⁴⁾ Богославски: „О купеческом судостроении в России“, стр. 53.

⁵⁾ „Путешествие через Московию Корнилия де-Бруина“, пер. П. П. Барсова (М. 1878 г.), стр. 265—266.

⁶⁾ „Акты, относящиеся до юридич. быта древней России“, т. II, № 169.

В то же время на мелких притоках Волги сохранились малые каюки, типа старых камских, так что с течением времени размеры этого рода судов получились в волжском бассейне очень разнообразными: от 5 до 20 саж. длины и от $1\frac{3}{4}$ до 4—5 саж. ширины, грузоподъемностью от 2—3 до 18—20 тыс. пуд., при осадке в 4—10 четв.

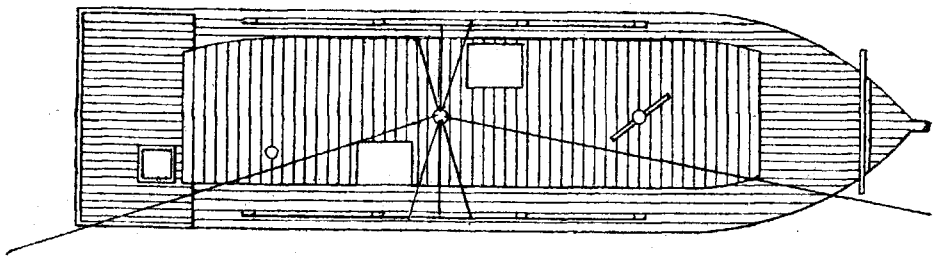
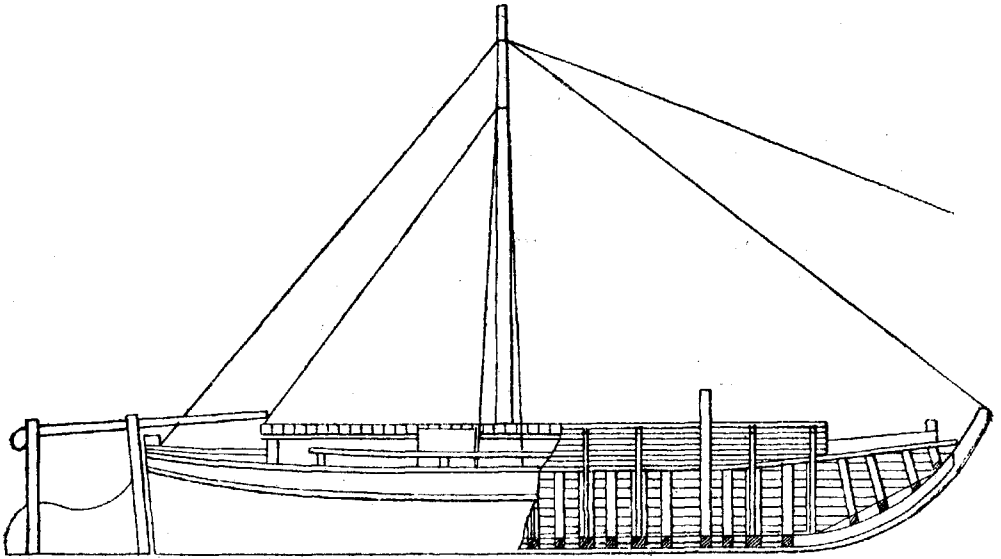
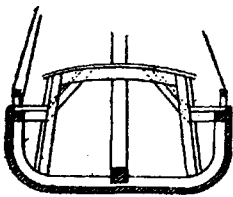


Рис. 36. К а ю к.



В еще более позднее время волжские каюки доходили грузоподъемностью до 30 тыс. пудов., а камские—даже до 35 тысяч.

Уже одно это разнообразие размеров свидетельствует о большой популярности рассматриваемого типа судов и известных достоинствах их конструкции. Детальное рассмотрение

последней вполне подтверждает такое заключение.

Волжские каюки были суда плоскодонные, но с большим подбором своих бортов, округлявшихся с днищем в один общий свободный овал. В полном соответствии с последним заостренная носовая часть судна, с сильно приподнятым и наклонным наружу

форштевнем, не редко круто загибавшимся внутрь судна, образовывалась согласными выпуклыми кривыми, получая лыжеобразную форму. При таком образовании, напомиавшем будущие знаменитые волжские расшивы, каюки имели малое сопротивление в воде и были „ходкими“ судами, легко двигавшимися против течения при помощи одного большого паруса и 6—8 длинных и тяжелых „гребков“—весел.

Кормовой штевень судов был отвесный. Продольным креплением служили кильсон и палуба, устраивавшаяся в носу, корме и возле бортов вдоль судна (ходовая площадка); поперечными скрепами были шпангоуты. По середине судна ставился для груза род рубки с прорезанными в крыше люками для погрузки товаров, которыми являлись главным образом: хлеб, лен, льняное семя и рыба.

Управлялись каюки рулем. Служили от 3 до 6 лет. (см. рис. 36¹).

Лодки. Из более мелких судов в пред-Петровский период (кроме указанных выше завозень, паузков, подвозков и пр.) необходимо отметить разновидности лодок—*лодку кладную* и *лодку товарную*, употреблявшиеся в качестве грузовых судов на мелких реках, а на Волге служившие главным образом целям местного сообщения на недалеких расстояниях.

Более крупные *кладные лодки* поднимали 3—7 тыс. пудов груза, который в большинстве случаев состоял из самых примитивных товаров, как напр.: луб, уголь, рогожи, хлеб и т. д. В рассматриваемый период *кладные лодки* облагались пошлиной в две гривны. *Лодки товарные*, меньшие по размерам *кладных лодок*, платили пошлыны одну гривну.

Еще меньше вышеозначенных судов были: *неводник*,—как показывает самое название, рыбацкая (досчатая) лодка, употреблявшаяся при работе неводом, размерами в 3—4 саж. длины и в 1—1½ саж. ширины, грузоподъемностью в 25—40 пуд., и *стружок-однодеревка*, т. е. малый струг (может быть, нечто в роде северных малых карбасов, поднимавших, максимум, 6—8 человек),—оба судна, облагавшиеся пошлиной в один алтын.

Наконец, еще меньшие суда: *лодка плавная* (повидимому, наша бударка или, может быть, мелкая досчатая лодка-стружок),—пошлина в размере 2-х денег,—и упоминавшийся уже выше *ботник*—грубый однодеревный челнок малых размеров—самая низшая пошлина в одну деньгу²).

В пермском районе род *кладных лодок*, употреблявшихся исключительно для сплава мелких партий металлов по рр. Чусовой, Каме и Волге до Нижнего-Новгорода (где они продавались в лом—на дрова), получил название *гибежных* (от глаг. *гнуть*, *гибать*),—может быть, от особой легкости своей постройки, из тонких досок, и вследствие этого эластичности, *гибкости* судна, всего же вернее от какой нибудь конструктивной детали, связанной с загибанием досок³).

В конце рассматриваемого периода появилась новая разновидность лодок, приспособленных специально для пассажирского дви-

¹) П. Богославский: „О купеческом судостроении в России“, стр. 53—56 и 151; Боярский: „Основные условия для постройки речных судов“, стр. 75—76; Штукенберг: „Барки“ („Энциклоп. Лексикон“ Плюшара, т. IV, стр. 348); Собичевский: „Каюк“ („Энцикл. Словарь“ Брокгауза и Ефрона, полут. 28, стр. 831) и другие источники.

²) Такса Зилантова монастыря.

³) „Гибез“—загибание листового железа, клепань кровельного и котельного железа. Говорят: *давать гибез*—гнуть листы. (Даль: „Толковый словарь живого великорусского языка“, т. I, стр. 359 и 371—372).

жения и получивших вскоре чрезвычайно широкое распространение на Волге под названием *косных*:

Размеры косных лодок были: длина 18—30 фут., ширина 3—10 фут., глубина $1\frac{1}{2}$ —3 фут.; грузоподъемность 25—100 пудов, на осадке 1—2 фут.

Характерные отличительные черты косных: а) отсутствие однодеревной трубы или основы и выделка всего судна из досок; б) ровная и согласная кривизна всех обводов сечений корпуса, без крутых изворотов и без излишней полноты носовых и кормовых ватерлиний; в) значительный уклон наружу носового (до 30°) и еще больше кормового (до 45°) штевней, при также довольно большом и ровном и согласном уклонении носовых и кормовых батоксов. Все это делало косные лодки очень ходкими, особенно при движении под парусами, легкими и плавными при движении по валам и при проходе мелей и перекатов. „Имея форштевень, уклоненный на 30° от вертикала,—говорит Богославский,—и носовую часть, поднятую на 5 и более футов над палубою, лодка, так сказать, непринужденно всплывает на подбегающий к ней вал, который, быв разрезан острою носовою частью, спокойно, не кинув на палубу ни единой брызги, пробегает по сторонам судна“¹⁾.

Внутреннее устройство косной лодки было обычно такое: в корме, на расстоянии футов $2\frac{1}{2}$ от конечности судна, делалась переборка, отделявшая кормщика, сзади которого, в самом конце лодки, и по бортам всего отделения устраивались небольшие рундуки для хранения припасов и др. вещей; за кормовым отделением всю середину лодки занимало собственно пассажирское помещение, оборудованное широкими лавками по сторонам и не редко защищенное сверху зонтом; в носовой части размещались банки для гребцов, которых бывало, смотря по величине судна, от 2 до 6 пар. (см. рис. 37). Кроме того, более крупные косные имели по две (обычно съемных) мачты, четырехугольный косой (шпринтовый) парус и один складной якорь (дрек).

Косные малых размеров, имевшие не более 6 весел и 3 гребцов (действовавших каждый парой весел, в то время как на больших косных каждый гребец работал одним веслом) и употреблявшиеся обычно в низовьях Волги ватажными объездчиками и зрителями рыбных промыслов для наблюдения за последними, получили название *разъездных косных* или *коснушек*. Необходимо при этом отметить, что,—по довольно частому у нас смешению судовых понятий,—коснушками не редко назывались в низовьях Волги и бударки, оборудованные на подобие косных.

Происхождение косных лодок связывается волгарами с Ст. Разиным и, вообще, с волжской вольницей конца XVII в. В так называемых разбойничьих песнях, посвященных этому времени, и в особенности в песнях о Разине очень часто упоминается о *косных лодочках*, которыми постепенно заменяются в народной поэзии старые „снарядные гребные стружки“.

„Что на Волге то было ва матушке,
В самом городе во Царицыне,
Снаряжали тут косну лодочку...—

поется в одной песне о Разине.

¹⁾ Богославский: „О купеч. судостроении в России“, стр. 124.

„Что повыше то было села Юркина,
Как плыла—выплывала косна лодочка.
На носу то сидит эсаул с багром,
На корме стоит атаман с ружьем.

Посередь лодки бел тонкой шатер...—
говорит другая песня, вообще о волжских „разбойниках“.

Народная легенда о Разине рассказывает, что недалеко от Астрахани, на одном из волжских бугров, знаменитым атаманом зарыт под страшным заговором огромный клад, состоящий из трех косных лодок, до верху наполненных золотом, серебром и разным драгоценным оружием. Так русский народ соединяет косные с именем своего героя даже и после его смерти.

Происхождение самого названия косных лодок до сих пор не может считаться установленным. Даль делает предположение о возможности производить его от глагола „покосить, лавировать“¹⁾. Допуская такую возможность и с своей стороны, мы полагаем однако, что, может быть, правильной связывать название косных с словом *коса*, имея в виду легкость прохода этих судов через волжские песчаные косы и перекаты. При таком толковании название *косная* явилось бы совершенно аналогичным с старинным термином *струг*, который оно в известной степени и заменило.

Иностранное судостроение на Волге.

В обзоре судостроения на Волге в до-Петровский период нельзя обойти молчанием иностранных попыток этого судостроения, предпринимавшихся в целях установления торговых сношений с Персией и, вообще, с Закаспийским краем.

Первая из таких попыток относится ко второй половине 50 х г. XVI века, когда, с согласия московского правительства, на Волгу были допущены для торговли английские купцы во главе с Дженкинсоном. При содействии русских они занялись здесь и постройкой судов и организовали на них более или менее регулярные судоходные сношения между Нижним-Новгородом и Астраханью, доходя в отдельных случаях по Каспийскому морю до Мангышлака и Баку. Между прочим, на Волге, в г. Ярославле, ими было построено для отправки товаров в низовья „водоходное судно, какого дотоле не видывали в России“ и которое встало строителям около 100 марок серебром²⁾. К сожалению, у нас не имеется сведений о конструкции как этого, так и других судов, выстроенных англичанами на Волге. Во всяком случае попытка англичан завести здесь свое судостроение не имела успеха, так как самая цель, для которой была она предпринята—торговые сношения с Персией—не была достигнута: торговля не наладилась, и сам Дженкинсон погиб в 1569 году при попытке найти путь через Персию в Индию.

Другое иностранное судостроительное предприятие на Волге относится к 30-м годам XVII столетия.

В 1634 г. шлезвиг-голландский герцог Фридрих III, желая завести у себя торговлю персидским шелком, обратился к москов-

1) Даль: „Словарь живого великорусс. языка“, т. II, стр. 175.

2) Ярослав. Губ. Ведом. 1835 г., № 46.

скому царю с просьбой о разрешении ему провоза товаров по русским владениям. С поручением от герцога прибыло в Москву специальное посольство, в составе которого был Олеарий, оставивший известное описание путешествия в Московию и Персию. Посольство встретило в Москве самый радушный прием и не только получило согласие на пропуск товаров, но и разрешение построить в Нижнем-Новгороде 10 военных кораблей для первой экспедиции в Персию. Замечательно, что о последнем разрешении не просило само посольство, и оно было предложено московским правительством,—повидимому, главным образом с целью поучиться у иностранных корабельных мастеров заграничным приемам судостроения. По крайней мере так можно думать по характерной грамоте, данной по этому поводу русским царем на имя нижегородского воеводы Шереметева и приказного дьяка Пустынникова, в которой, между прочим, сообщалось: „Договорилися бояре наши с голштинскими послы, что ходити им в Персиду из Ярославля Волгою на десяти кораблях, а корабли им делати в нашей земле, где такие леса, которые к тому делу годны, найдут, а тот лес покупати им у наших людей вольною торговлею, а плотников к тому корабельному делу, к их корабельным мастерам на прибавку, наймовать наших подданных охочих людей, а наем им платити по договору с ними вольною торговлею, а первое—*от тех плотников корабельного мастерства не скрывать*“¹⁾.

К началу 1635 года прибыли в Москву, а отсюда переехали в Нижний-Новгород, присланные из Голштинии корабельные мастера: любекский уроженец Кордес (будущий командир корабля), готеборгский швед Иостен и трое остальных неизвестного происхождения, по документам нашего посольского приказа—Зелер, Стирпомяс и Кранц, во главе с коммерческим руководителем дела „немчином Анцем Берковым“ (Hans Berck), впоследствии переименованным русскими в Ивана Бережитцкого. Русских мастеров было взято 50 человек, но с началом же работ, вследствие недостатка хорошего леса, было решено строить, вместо 10 предположенных кораблей, только один, который и был закончен летом того же 1635 г., получив, в честь голштинского герцога, название „Фридрих“ (Friderik).

Корабль, построенный „из сосновых досок“, применительно к условиям плавания по Волге, дабы успешно „переходить через песчаные перекаты и мели“²⁾, был плоскородный и представлял собой невиданное у нас до тех пор по размерам водоходное сооружение—в 120 фут. длины, в 40 фут. ширины и в 13 фут. высоты (из коих 6 фут. над поверхностью воды и 7 фут. осадки)³⁾, с 3 большими мачтами для парусов. Кроме хода под парусом, он был приспособлен и для хода на веслах, которых было 12 пар, при чем на каждом весле сидело по 2 гребца. Корабль был покрыт сплошной палубой и имел целый ряд помещений—в трюме для служилых и рабочих людей и 6 кают в кормовой рубке для старших чинов голштинского посольства (см. рис. 38).

¹⁾ Курсив нап. И. Ш.

²⁾ Олеарий. Перев. Ловягина, стр. 356.

³⁾ По поводу осадки корабля Н. А. Богуславский в своей книге „Волга, как путь сообщения“ (1887 г., стр. 48) справедливо замечает: „Корабль посольства не имел большого груза и проходил ниже Астрахани имели в четыре фута, как о том говорит сам Олеарий; кроме того, так как мера осадки судов всегда на Волге велась на четверти, то вероятнее всего, что корабль этот в 120 фут.,—такой длины, какую имеет нынешняя малая баржонка,—сидел не на 7 фут., а на 7 четвертей“.

На Волге „Фридрих“ произвел настоящую сенсацию: по рассказу Олеария, во всех попутных городах население толпами выбегало на берег—посмотреть на диковинный немецкий корабль, каких дотоле не было на Руси, а когда голштинцы выплыли на Каспийское море, то персияне говорили, что и „Кюльзюм—так называли они Каспийское море,—с тех пор, как по нем ездят, не видал еще столь большого судна“¹⁾.

„Фридрих“ вышел из Нижнего-Новгорода с 125 пассажирами, из коих 78 человек были члены посольства и немецкие купцы, 12 человек иностранных морских офицеров и матросов, 30 человек

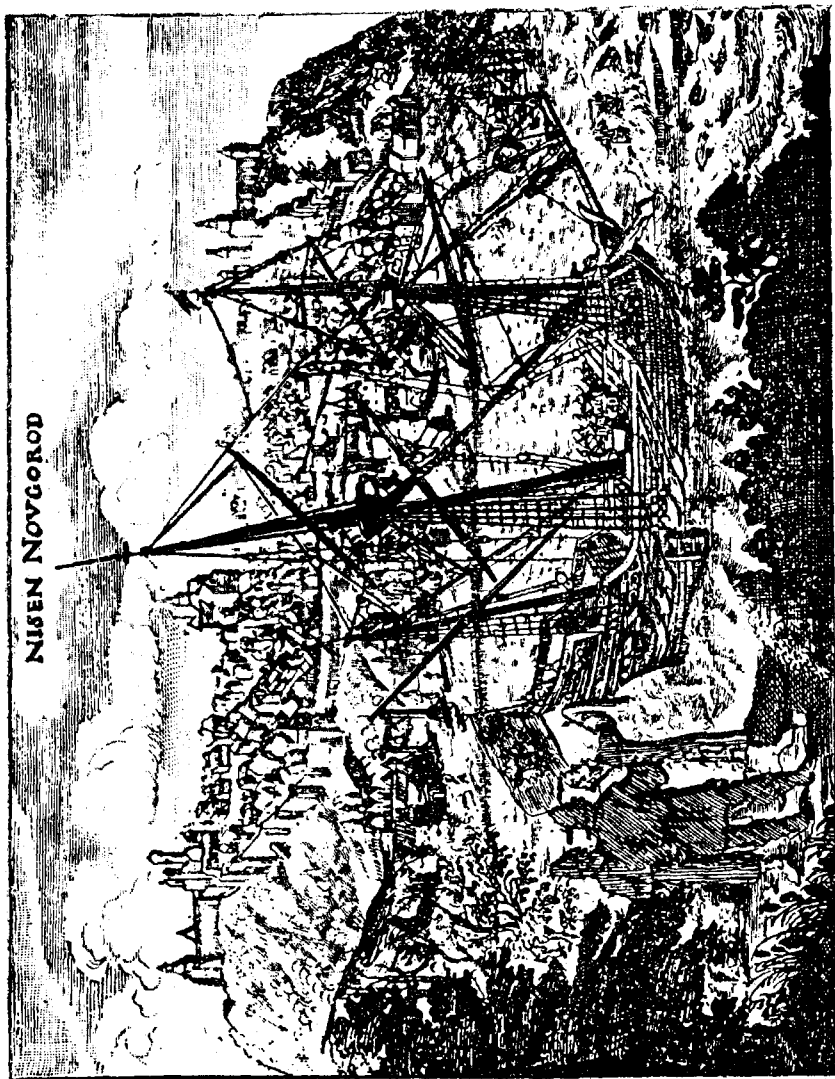


Рис. 38. Корабль „Фридрих“.

(3 офицера и 27 нижних чинов) охраны из находившихся на русской службе шотландских войск и 5 русских чернорабочих и плотников. Корабль был нагружен различными товарами для Персии и, „на случай нападения разбойников“, снабжен пушками с металличе-

¹⁾ Олеарий. Перев. Ловягина, стр. 407.

скими и каменными ядрами, а равно другим оружием и военными припасами. Плавание, как мы видели выше, было крайне трудно и в конечном счете неудачно: 14-го ноября „Фридрих“ в бурную ночь был разбит на Каспийском море и выброшен на скалистый берег Дагестана около Низибата, при чем почти все товары и большая часть экипажа погибли.

Так и на этот раз кончилась печально попытка иностранного судостроения на Волге, больше уже в чистом своем виде, открыто под иностранным флагом, не повторявшаяся.

Опыт создания на Волге военного флота.

Через 30 лет после путешествия голштинцев, при царе Алексее Михайловиче, возник вопрос о создании на Волге военного флота в целях борьбы с разбоями, как на самой реке, так и, в особенности, на Каспийском море. Местом постройки судов было избрано село Дединово на р. Оке, и 19 июня 1667 г. царем была издана о постройке первого русского военного флота особая грамота, гласившая следующее:

„Великий Государь, Царь и Великий Князь Алексей Михайлович, всея Великия, Малыя и Бельяя России Самодержец, указал для посылок из Астрахани на Хвалынское море делать корабли военные в Коломенском уезде в селе Дединове, и то корабельное дело ведать въ приказе Новгородские чети, боярину Офонасью Лаврентевичу Ордину-Нащокину, да думным дьякам: Герасиму Дохтурову, да Лукьяну Голосову, да дьяку Ефиму Юрьеву“.

Таким образом, во главе дела был поставлен, по отзывам современников-иностранцев, „самый образованный и передовой человек своего времени“ при русском дворе, показавший себя и выдающимся полководцем, и отличным дипломатом, еще в том же 1667 г. получивший за заключение андрусовского мира звание ближнего боярина и дворецкого и назначенный заведывать посольским приказом с титулом „царственныя большия печати и государственных великих посольских дел обергателя“,—факт,сам по себе достаточно свидетельствующий о том важном значении, какое придавалось правительством делу военного судостроения.

Избранным местом для постройки военного флота село Дединово (Дедново, Дедилово),—„дворцовое“ село, издавна доставлявшее рыбу на „обиход“ московских царей,—расположено на левом берегу Оки, почти при самом впадении в нее Москвы-реки. Избрание объяснялось, помимо удобств расположения на двух судоходных реках, главным образом близостью к столице.

Нащокин начал свою деятельность по постройке флота с того, что, при посредстве проживавшего в Москве „голландского гостя“ Фана Сведена, выписал из-за границы корабельных мастеров, так как таковых не было в России, а также все необходимые для кораблестроения и мореходства инструменты и припасы. Фан Сведен, отправившийся в Антверпен, Амстердам и Лондон с широкими полномочиями и грамотами самого царя, привез в Москву 25 мастеров (из коих 5 старших и 20 обыкновенных) во главе с дальним своим родственником, выходцем из Шотландии, Давидом Бутлером, ставшим сразу же душой всего дела. Предприимчивый, энергичный и смелый человек, типичный искатель приключений, побывавший в разных странах, он, по отзыву Сведена, „был и первой каргой (premier charge) в Индеи и разумел индейские языки многие и торги и

извычай индейские, и небесное течение, и как корабли рубить и как морем водится караблям ходить“. Именно такой человек и был нужен для большого, нового и трудного дела при тогдашних нравах и порядках на Руси, и он сразу же был оценен Нашокиным по достоинству, получив огромное по тому времени содержание в 100 голландских гульденов в месяц и неслыханное до тех пор на Руси звание „капитана-корабельщика и кормщика-генерала“.

А трудности, особенно на первых порах работы, были действительно необычайные. Достаточно сказать, что не было не только самых нехитрых приспособлений для производства постройки (в роде сложных блоков или, по тогдашнему названию, *векш*), но даже простых железных гвоздей и „самого доброго железа“, а в Дединове не было ни необходимого для постройки леса, ни плотников, „до корабельного дела охочих“, а главное—совершенно не было в окружающем обществе понимания всей важности предпринятого государственного дела. В подтверждение сказанного можно привести ряд следующих ответов разных лиц и учреждений на обращения судостроителей за необходимыми материалами и людьми, несмотря на то, что эти обращения подкреплялись особыми царскими грамотами:

а) Первый русский литейный и кузнечный завод Марселиса, которому была поручена отливка медных *векш*, отковка гвоздей и заготовка железа, ответил, что ни *векш*, ни гвоздей у него нет, да он и сделать их не может, так как „прежде таких не делали“, а железо прислал негодное для караблестроения;

б) Пушкарский приказ (нечто в роде позднейшего главного артиллерийского управления), к которому Нашокин обратился с теми же заказами по получении отказа от завода Марселиса, сообщил, что необходимых предметов у него также нет, „а которые канаты и *векши* есть, то те надобны к подъему большого Успенского колокола и с году не будут; а подъемов нет и послать к корабельному делу нечево“;

в) Коломенский епископ, в вотчине которого были выбраны необходимые и умелые плотники, а также канатные и бечевные мастера, после неоднократных напоминаний прислал, вместо 32 человек, только 8 и то, что были похуже, а на новую царскую грамоту, уже после начала работ, ответил, что, „по Христовой евангельской заповеди, еже ей-ей в правду, что к государеву корабельному делу охочих плотников вовсе нет“;

г) Рязанский и Муромский архиепископ Илларион, в вотчине коего был найден нужный корабельный лес и коему была послана царская грамота о рубке его, отписал, что „лѣс де. плох будет да и рубить его некому“.

В довершение всего, назначенные для ведения расчетов и хозяйства два дьяка оказались отъявленными взяточниками, а присланные на смену их другие два ограбили царскую казну и сбежали из Дединова.

При означенных условиях даже такой человек, как Нашокин, не выдержал и через два года, оклеветанный многочисленными завистниками и недоброжелателями, ушел в монастырь, с горечью высказав в письме к царю все, что накопилось у него на душе. „На Москве, Государь,—начиналось это письмо,—рядят о государственных делах—ей дурно“, и заканчивалось озлополучных дьяках: „а думные дьяки Посольского приказа занимают хитростями (т. е. мошенничеством *И. Ш.*) и кружечными делами“ (т. е. пьянством, от слова „кружало“—кабак),

Несмотря, однако, на все препятствия, голландские мастера, начав свои работы с 14 ноября 1667 г., уже 26 мая следующего года спустили на воду один большой „корабль, яхту да два шлюпа поменьше“, а к осени того же года корабль был окончательно отделан и оснащён, получив название „Орел“. Это было большое двухпалубное судно типа голландских военных кораблей, имевшее приблизительно до 12 саж. (80 фут.) длины и 3 саж. (21 фут.) ширины (точные размеры неизвестны), с осадкой полным грузом в 5 фут. На



Рис. 39. Военный корабль „Орел“.

корабле были поставлены 3 мачты, бушприхт, кормовые возвышенные каюты и 22 железные пушки, калибром от 2 до 6 фунт. (см. рис, 39). Об остальных судах известно только, что на яхте было две 6-ти фунт. пушки, а на шлюпах—по одной; о размерах этих судов не сохранилось никаких сведений.

Общая стоимость постройки всех судов выразилась в 9021 руб., из коих около 6500 руб. было уплачено в жалование иностранцам, и только 2521 руб. составляли оплату и всех материалов, и русских рабочих, которые получали по 2 алтына в день на готовых харчах.

Вся небольшая эскадра из 4 судов вышла из Дединова вниз по Оке 7-го мая 1699 г. подкомандой Бутлера.

Необыкновенный для Волги вид судов, так же, как некогда вид голштинского „Фридриха“, вызвал большое удивление у приволжских жителей, которые целыми толпами сбегались поглядеть на невиданное зрелище. Кратко описавший плавание эскадры Стрюйс по этому поводу говорит: „Народы разные, которые видеть корабля нашего собралися, были по берегам, как великие полки, и до самыя ночи не могли себя удовлетворить смотрениемъ такого им чудного судна“. И даже „губернатор и архиепископ (казанские) приехали на корабль наш, и смотрели его с великим удивлением, и говорили нам, что они не видали преж сего судна, таким изрядным строениемъ сочиненного“¹⁾.

В августе, после 3-х-месячного плавания, экспедиция прибыла в Астрахань, где и зазимовала в ожидании инструкций из Москвы о дальнейшем движении в Персию. В течение зимы Бутлер построил в Астрахани еще 24-х-весельную галеру по образцу венецианских „каторг“, предназначенную для действий против начинавших бунтовать казаков. Но в июне 1670 года Астрахань была взята Разиным, и „Орел“ сожжен вместе с другими судами экспедиции Бутлера, кроме одного шлюпа, на котором бежала часть мастеров-иностранцев.

Сам Бутлер вместе с лекарем Термундом и парусным мастером Стрюйсом уехал из Астрахани на струге вдоль западного побережья Каспийского моря, попал в плен сначала в Персию (где прожил 10 лет), а потом на Кавказское побережье, где был продан в рабство и вскоре убит. Товарищи же его Стрюйс и Термунд в конце концов спаслись и возвратились на родину.

Важнейшие судостроительные пункты рассматриваемого периода.

Из более важных судостроительных пунктов рассматриваемого периода необходимо отметить следующие:

1. Судостроительные пункты около Москвы, занявшей положение главного центра торгово-промышленной жизни всей страны. Где были расположены эти пункты, в точности неизвестно, но существование их подтверждается, как общим развитием судоходства по московским водным путям и, в частности, огромным оживлением деятельности московского порта, так и наличием у московского правительства значительного военно-транспортного флота, при участии которого производились и военные походы на Казань и Астрахань. Можно однако полагать, что главный центр московского судостроения был на реке Оке, по близости от пригорода Москвы—Коломны. По крайней мере здесь, в с. Дединове, мы встречаем целый ряд крупных судовых построек не только для разных рек, но даже и для Каспийского моря. Как было указано выше, в

1) „Древняя Российская Вивлиофика“, т. I ч. I.

Дединове были построены в 1637—1639 г. г. суда для экспедиции Бутлера; в Дединове выстроены струги, в которых ходила в 1656 г. рать московского царя по западной Двине; здесь же, повидимому, сооружались суда для специальной западно-двинской флотилии, заведенной несколько позднее по мысли боярина Ордын-Нащокина; наконец, здесь, под руководством того же Ордын-Нащокина, была начата в 1667 г. постройка больших судов для низовой Волги и Каспия в целях борьбы с грабежами и разбоями. Выбор этого места для государственной судостроительной верфи, помимо близости к Москве, объяснялся еще, несомненно, и положением Дединова у двух больших судоходных рек—Оки и Москвы, и обилием неподалеку богатого строительного материала в виде огромных дубовых лесов. По свидетельству Олеария, „в данном месте было такое количество дубов, какого (путешественники) нигде во всей России не видели“¹⁾.

2. Несомненно, крупные судостроительные пункты были также и в районе Твери, являвшейся в течение долгого времени главной соперницей Москвы в период „собирации Руси“ (см. наш т. I-й). Помимо крупного политического значения Тверского княжества, само географическое положение его,—в центре нескольких водных путей,—оставило Тверь естественной посредницей новгородской и низовой волжской торговли и развило собственную ее торговлю до очень значительных размеров, тщательно поддерживаемых и умными тверскими князьями,—мы уже отмечали, в частности, их заботы о грунтовых путях сообщения, которые в татарский период были лучшими во всей Руси (см. I-й т.). В пределах нынешней Тверской губернии насчитывается свыше 800 рек и речек, из которых большинство берут свое начало в пределах губернии. Из них судоходных и сплавных рек 66 с общим протяжением в 3857 верст. Само собой разумеется, что все эти благоприятные условия не могли не отразиться на развитии в Тверском княжестве судостроения и судоходства, возникших здесь с очень давнего времени. К сожалению, до нас не сохранилось сведений об определенных пунктах тверского судостроения, и можно только с известной долей вероятности предполагать, что они совпадали с главными торговыми пунктами края—городами Тверью и Торжком.

3. Весьма крупным судостроительным пунктом продолжал оставаться г. Нижний-Новгород и, вообще, Нижегородский край. В рассматриваемый период Нижний начинает уж приобретать то значение главного центра всего волжского судоходства, которое он неизменно сохраняет до настоящего времени: здесь ежегодно сосредоточивается весь „верховой“ волжский караван; здесь учреждается главная волжская таможня, взимающая проезжие пошлины за все города, расположенные ниже по Волге; здесь, в связи с развивающейся торговлей с востоком, а главное—в связи с Макарьевской ярмаркой, находящейся (как мы отмечали выше) всецело в сфере влияния Нижнего-Новгорода, образуется целый класс промышленных судовладельцев, отдающих в наем свои струги и насады для перевозки низовых ярмарочных грузов, а равно и берущих эти доставки на себя; сюда, наконец, в базисные склады, со всех сторон стекаются всевозможные товары—и европейские из Архангельска, через Ярославль и Москву, и азиатские из Астрахани, и сибирские из Казани, и русские для отправки на восток через Макарьевскую ярмарку.

¹⁾ Олеарий. Перевод Ловягина, стр. 353.

Из отдельных судостроительных пунктов Нижегородского края на первом месте стоял сам г. Нижний: по свидетельству де-Бруина, по реке Оке около города был расположен целый ряд верфей, тянувшихся вдоль реки до самого городского предместья. Как указано выше, на Нижегородских верфях был построен и вызвавший удивление на всей Волге корабль „Фридрих“, на котором спустилось в Каспийское море голштинское посольство 1636 года. Из других пунктов необходимо указать на гор. Балахну и, вообще, на весь нынешний Балахнинский уезд, где почти в каждом прибрежном селении занимались постройкой судов. Между прочим, балахнинские мастера строили в Нижнем и корабль „Фридрих“¹⁾.

4. Большую роль в судостроении начал также играть город Ярославль, сильно выдвинувшийся в рассматриваемый период в связи с развитием на Руси иностранной торговли. Стоя на прямом пути из Холмогор и Архангельска (куда привозились иностранные товары) на Москву, Ярославль явился узловым распределительным пунктом для грузов, шедших и в Москву, и в Поморье, и в Новгород, и вниз по Волге, и даже в Сибирь (через Вологду, Устюг и Сольвычегодск), так как прямая дорога через Нижний и Казань, при частых волнениях черемис и башкиров, считалась в то время небезопасной. Естественно, что Ярославль быстро стал одним из самых богатых русских городов и средоточием иностранных торговых контор, которых здесь было открыто до 30 (см. наш I том.). Как уже отмечено выше, иностранцы устраивали свои сношения по Волге и завели здесь свое судостроение, — очевидно, пользуясь для этого местными русскими мастерами. Все это говорит о том, что судостроительное дело должно было получить в Ярославле и его окрестностях очень широкое развитие.

5. Несомненно, однако, важнейшим судостроительным пунктом Поволжья в рассматриваемый период являлась Казань, с ее счастливым расположением почти на самом пересечении двух величайших речных систем восточной Европы — волжской и камской и с колоссальным обилием дремучих корабельных лесов. Об обилии в Казани казенных судов (может быть, оставшихся от московских походов) свидетельствует факт установления именно здесь, тотчас по завоевании города, отмеченных выше „летних плавных служб“ для борьбы с разбоями и речным пиратством. Дело судостроения с первых же шагов русской власти в Казани было объявлено, не в пример другим городам, казенным, „царским“, что уже само по себе свидетельствует о чрезвычайной важности этого пункта в судостроительном отношении. Здесь, казенными мастерами, под наблюдением царских воевод, производилась постройка судов как для правительственных надобностей, так и для торговых целей; здесь, также казенным аппаратом, велась разработка корабельных лесов и заготовка судовых снастей и различных принадлежностей судостроения и судоходства. В 1589 г. из Казани был командирован целый караван казенных судов на Переволоку и в Астрахань „для лесной возки и для царского дела“; в 1663 г., наоборот, в Казань затребованы разные судостроительные материалы из пригородов и из Нижнего-Новгорода. Наряду с казенным судостроением, надо полагать, широко процветало и частное, — об этом можно судить по тому, что в 1697 г., в целях сохранения казанских лесов для казенных надоб-

¹⁾ Костомаров: „Очерки торговли и проч.“, (Собр. соч., т. XX), стр. 295—296; Путеш. через Московию Корн. де-Бруина“, стр. 159.

ностей, было признано необходимым воспретить частное строительство: особый царский наказ предписывал „стругов и всяких запасов, как снастей, так и лесов, без указа Великого Государя и без грамот не делать“. К началу XVIII века судостроение в Казани развивается чрезвычайно широко: де-Бруин, проезжавший через Казань в 1703 г., говорит, что здесь строилось в то время 380 судов, из коих 40 были уже готовы к спуску на воду.

Помимо самой Казани, судовое дело было также широко развито и в соседних с городом селениях, как, напр., в с. Услоне, где, как мы увидим дальше, выполнялись позднее даже казенные заказы на военно-морские суда для Каспия.

6. Значительно развилось судовое дело также в Астрахани. Сначала оно сводилось главным образом к ремонту приходящего сюда „верхового“ каравана и морских каспийских судов, изготовлявшихся также в различных верховых судостроительных пунктах; позднее в Астрахань было решено перевести и постройку морских судов, признав ее, по примеру Казани, делом казенным, „царским“. Во второй половине XVII века для этой цели было образовано в Астрахани специальное приказное учреждение под названием „деловой двор“. На обязанности этого прототипа будущих адмиралтейств, помимо судостроения, было возложено также ведение приходящими в Астрахань казенными судами, как морскими, так и речными, в том числе и „ясаульными стругами“, упомянутой выше речной охраны, а также заведывание каспийскими „кормщиками“, т. е. шкиперами „царских“ мореходных бус. Для выполнения своих судостроительных и судоремонтных задач „деловой двор“ имел верфи, с особым постоянным штатом мастеров, под ближайшим руководством особого „головы делового двора“, подчиненного непосредственно астраханскому воеводе. Лес для судостроительных верфей сплавлялся в плотях из Казани; отсюда же доставлялись необходимые инструменты и различные судовые „припасы“—весла, снасти, якоря и т. д. ¹⁾

7. Попрежнему, судостроение было широко развито на Вятке. С появлением на нашем севере англичан и с развитием иностранной торговли Вятка заняла такое же положение на востоке, какое имели Вологда и Ярославль в центре страны, явившись передаточным пунктом на Белое море товаров всего северо-восточного края. По зимам из нее двигались огромные обозы на знаменитую Ношульскую пристань (на р. Лузе, притоке Юга) с хлебом, салом, щетиной и др. местными продуктами, свозимыми в Вятку главным образом по местным рекам. Естественно, это оживило судостроение, издавна процветавшее в Вятском крае, и уже в начале XVII века мы встречаем вятских торговых людей, отправляющих целые караваны в Астрахань ²⁾, а в судовом инвентаре астраханского „делового двора“ за 1679 г. видим запись о „вятских стругах“, предназначенных „к верховому ходу“, т. е., очевидно, обратно на Вятку ³⁾.

Из Камских судостроительных пунктов наиболее старым можно назвать Чердынь,—эту, как полагают, столицу древней полусказоч-

¹⁾ О „деловом дворе“ см. „Дополнения к актам историческим“, т. VIII, № 60.

²⁾ На одном из таких караванов — Родиона Котельникова сплыл из Хлынова в Астрахань известный самозванец „Илейко Коровин“, назвавшийся царевичем Петром Федоровичем.

³⁾ С. Васильев и Н. Бехтерев: „История Вятского края с древнейших времен до начала XIX в.“, т. I (Вятка, 1870), и „Дополнения к актам историческим“, т. VIII, стр. 251.

ной Биармии, ведшей обширную торговлю с волжскими болгарами и Индией с одной стороны и с народами севера и новгородцами с другой. Единственными путями сообщения здесь были реки, и, таким образом, судоходство являлось неизбежным способом передвижения, а судостроение, несомненно, имело очень большое развитие. К сожалению, никаких сведений о типах древних чердынских судов до нас не дошло. Русскими Чердынь был занят в 1472 г., а в 1535 г. был сделан главным городом „Великой Пермии“, но торговое значение его уже пало, а вместе с тем и судостроение не удержалось на прежней высоте. Между прочим, в документах астраханского „делового двора“, вместе с указанными выше „вятскими стругами“, под 1679 г. упоминается об одной „пермской лодье“, отпущенной на „избные строения“ при местном „индейском гостинном дворе“,—очевидно, размеры судна были очень значительны.

Из новых судостроительных пунктов в камском бассейне, возникших в рассматриваемый период, необходимо указать на поселения по р. Чусовой, где в конце периода начало развиваться значительное строительство коломенок (см. выше). Наконец, сюда же должно отнести с. Верхотурье, хотя и расположенное по р. Туре (прит. Тобола), но в экономическом отношении тяготевшее всецело к камскому бассейну. Основанное в 1598 г. в связи с открытием торгового пути в Сибирь (см. 1-й том) и быстро ставшее ключем ко всем водным путям западной Сибири, оно было средоточием обширных хлебных грузов, получаемых главным образом с Камы. Необходимые для сплава этих грузов суда изготовлялись натуральной повинностью местного населения, отправляемой под непосредственным наблюдением верхотурских воевод.

Развитию судостроения в камском бассейне и, в частности, на р. Чусовой, несомненно, не мало способствовали поселившиеся здесь Строгановы. До нас дошло сведение, что в конце XVI в. Аникий Строганов и сын его Яков выписывали опытных мореходов из Антверпена и с помощью их построили два больших корабля на Северной Двине,—насколько можно предполагать, в целях организации экспедиции на Новую Землю. Тем более, надо полагать, они заботились о судостроении в месте своего постоянного жительства, где, кстати сказать, многочисленные суда были ежегодно нужны им самим для перевозки соли. Что это действительно было так, свидетельствует факт организации Строгановыми знаменитого сибирского похода Ермака, который выступил в свою экспедицию на судах камской постройки.

Г Л А В А IV.

ПЕРИОД ОТ ПЕТРА I ДО ПОЯВЛЕНИЯ НА ВОЛГЕ ПАРОВОГО ФЛОТА.

(Конец XVII в.—начало XIX в.).

Царствование Петра I, составившее целую эпоху в истории развития Волги (см. наш I т.), не могло, конечно, не отразиться и на волжском судостроении и судоходстве.

Судовое плавание было любимой потехой Петра с малых лет, а флот—любимым его детищем, в создание которого он вложил весь свой недюжинный ум и железную энергию, пройдя лично практическую школу судостроения с простого рабочего-плотника до корабельного мастера-инженера. Мы видели выше, каких усилий стоило отцу Петра, Алексею Михайловичу, обладавшему такой же неограниченной властью и, может быть, не меньшим, чем у сына, сознанием необходимости и важности флота, построить только один военный корабль—„Орел“, который он, кстати сказать, не сумел и сохранить. При таких условиях постройка в короткое время целого флота, настолько сильного, что он в состоянии был разбить перво-классную морскую державу, какою была в то время Швеция, не может не рассматриваться, как дело огромного значения и успеха.

Есть основания предполагать, что Петр с первых же шагов своего увлечения судовым делом думал о Волге и Каспийском море, где так бесславно кончилось военно-судовое предприятие Алексея Михайловича. По крайней мере Лефорт, бывший с царем во время второго посещения им Архангельска, писал оттуда 4 июля 1694 г. в Женеву: „Через два года предполагается походъ въ Казань и Астрахань“¹⁾. По сведениям, сохранившимся в Гаге, на Волгу также предназначалась заказанная там известная галера Петра, послужившая потом моделью для азовской флотилии и отправленная туда вместе с последней.

В действительности Петр попал на Волгу даже раньше, чем предполагал Лефорт, проехав по ней от Нижнего до Царицына весной следующего же 1695 г. с частью войск, отправлявшихся в первый Азовский поход. Однако на этот раз царю, всецело занятому принятым военным делом, было не до судоходства, и потому недолгое пребывание его на Волге не имело никаких особых последствий для волжского промысла, а затем внимание царя было надолго отвлечено сначала на Дон и Черное море, а затем на Балтийскоѳ. И только в конце своей жизни, при вторичном посещении Волги во время Персидского похода, он имел возможность ознакомиться с волжским судостроением и судоходством более внимательно, на чем мы особо остановимся ниже.

¹⁾ *Поселыт.* См. также С. Елагин: „История русского флота“, примеч. 9.

Но царь все же не забывал Каспия и волго-каспийского судоходства и в промежутке между двумя названными походами.

Несмотря на значительность торгового движения, происходившего по этой важнейшей судоходной артерии нашей страны, судоное дело здесь было в довольно примитивном состоянии. О судах, плававших тогда на Волге и в ее бассейне, мы уже знаем. Еще хуже дело обстояло с судоходством по Каспию. Один из лучших морских офицеров Петровского времени, капитан Соймонов, характеризовал его таким образом: „Астраханские татары и российские люди в мореплавании неискусны были, и за довольно искусство им казалось, что умели из брусьев с перерубами, как избу, бусу срубить и на ней по морю с одним большим парусом по ветру ходить. А с противными ветрами, сколько бы далеко не отошел, с малым парусом, который у них гуляй-парус назывался, назад на якорные места или в какой-нибудь залив возвращались“¹⁾.

В 1697 г., по распоряжению Петра, были заложены в Казани, под ведением приказа казанского дворца, 10 военных судов для Каспийского моря²⁾; в 1701 г. там же заложено 4 ката (или гекбота,—плоскодонные 3-х-мачтовые суда около 130 фут. длины и до 26 фут. ширины) и 20 трехмачтовых шмаков (около 90 фут. длины и 23 фут. ширины); в следующем году 39 шмаков в соседнем с Казанью селе Услоне³⁾. Однако, предоставленная в этом деле исключительно самой себе, Казань, повидимому, не справилась с своей задачей, и в 1702 г. спустила на воду только 15 шмаков, притом значительно меньших против задания размеров (58—78 фут. длины), и один „капр“ (капер) 74 фут., а когда в 1706 г. в Казань прибыл капитан Рейс, командированный сюда для задержания в низовьях Волги взбунтовавшихся казаков Булавина, он не нашел среди этих судов ни катов, ни шмаков, а, по его словам, суда „какихъ-то другихъ чиновъ“, из коих 96 по своей дурной постройке требовали переделки, и только 25 признаны пригодными для военных действий. Сам Рейс использовал для выполнения своего поручения 5 трехмачтовых судов, называемых им „кораблями-флейтами“,—очевидно, построенных по типу голландских *fluit'ov*⁴⁾.

В 1714 г. для хивинской экспедиции Бековича-Черкасского были приготовлены в Астрахани 2 шхуты, 27 больших стругов и одна буса, но и эти суда оказались непригодными для морского плавания, и в конце концов экспедиция вернулась в Астрахань, потеряв в пути 4 струга. Для второго выхода экспедиции, в 1716 г., наряду со „староманерными“ бусами, были приготовлены уже более новые—шьявы, бригантины и шхуты, на которых экспедиция и прошла по Каспийскому морю. Готовились, кроме того, скампавеи, заложенные в 1714 г. в Казани, но, очевидно, не вышедшие во время⁵⁾.

1) Записки Соймонова, 1728 г., хран. в б. моск. архиве м-ва ин. дел.

2) С. Влагин: „История русск. флота. Период азовский“, стр. 55, примеч. 19.

3) Ф. Веселаго: „Очерк русской морской истории“, ч. I (СПб., 1875), стр. 358.

4) Ф. Веселаго, стр. 395.

5) Там же, стр. 361—363. *Шьява* (англ. *Snow*, франц. *Senau*)—первоначальный тип брига, отличавшийся от последнего только небольшой бизань-мачтой, однодеревкой, на которой ходил бизань-гафель. Размеры их в Петровское время были до 70 фут. в длину и 18 фут. в ширину, немного отличаясь таким образом от более поздних балтийских фрегатов, именем которых позднее нередко и назывались шьявы. *Бригантин*—уменьшенная галера, в 8—16 банок, с одним гребцом на каждой банке, работавшим тонкими, легкими веслами, с одной мачтой и одним же парусом. Бригантины появились, как полагают, не ранее XIV в. у прибрежных (откуда и их название) разбойников Средиземного моря. В XVII в. их стали делать двухмачтовыми. Еще позднее

В 1719 г. на Каспии отмечается новый тип судов—голландские *тялки*,—морские суда каботажного плавания, вообще усиленно пропагандированные Петром не только для плавания по морю, а и по Волге,—но вся казенная каспийская флотилия дошла тогда до самых жалких размеров, выражаясь всего в 9 тялок и 6 шкут; кроме того, в судовых списках числились присланные из Казани и уже совершенно сгнившие 7 флейтов и 14 таких же негодных скампавей¹⁾.

С начала 1772 г. пошли спешные приготовления к Персидскому походу. В феврале этого года, по приказу Петра, началась усиленная постройка 200 „островских“ лодок по образцу употреблявшихся в то время в финских шхерах (обильных скалистыми островами, откуда и название лодок) и поднимающих до 40 человек, необходимого числа ластовых (т. е. больших торговых) судов и 60 „новомамерных романовок“²⁾. Постройка производилась в верхнем Поволжья: в Волочке, Твери, Угличе, Ярославле—военными полками, заранее расставленными близ Волги. Кроме того, генерал-майору Юсупову было велено строить 20 ластовых судов в Нижнем-Новгороде, а ботовой мастер, гвардии прапорщик Шапилов, послан в Казань для постройки здесь большого бота, двух или трех 10-ти весельных шлюпок и для отделки находившейся там царской яхты.

15 мая Петр отбыл из Москвы вместе с Екатериной и свитой на Волгу на особо приготовленном для царского путешествия „москворецком струге“ (размер 140×22 фут.). В это время вся приготовленная для похода в верхнем Поволжья флотилия начала стягиваться к Нижнему-Новгороду, откуда и выступила затем 2 июня вниз по Волге в составе 45 ластовых судов и около 200 островских лодок. За флотилией, на буксире лодок, следовали 6 коломенок, которые в Казани были нагружены блочными и мачтовыми деревьями и досками. Сам царь выехал из Нижнего вперед и уже 19 июня был в Астрахани, меняя через каждые 60 верст гребцов, заготавливаемых заранее. При этом из Казани (где он пробыл 3 дня) была взята на буксире островских лодок царская яхта.

В начале июля прибыла в Астрахань и вся флотилия, усиленная здесь тремя военными шнявами, одним бригантинном, одним гукором, тремя ботами, тремя шхутами и 14 коммерческими тялками. 15 июля суда начали уже выходить на взморье, а 22 июля выступили от Четырех Бугров в морское плавание. Позднее (в августе месяце) часть их, оказавшихся слабыми и давших течь, была заменена приведенными из Астрахани эверсами, новыми тялками и трехмачтовыми судами, построенными в Твери и поднимавшими до 900 четвертей муки³⁾.

Как известно, Персидский поход, вообще, не был удачен, и значительная часть судов, участвовавших в нем, погибла. Но он

бригантинами стали называть суда вроде брига, но несколько меньших размеров. *Шкут* или *шкоут*—2-х или 3-х мачтовое судно барочного типа, с плоским дном, отвесными бортами и резким несогласием обводов носовых ватерлиний и батоксов с кормовыми, вследствие чего эти суда отличались валкостью. *Скампавея* (от итальянск. *Scampag via*—убегать)—видоизменение бригантина, ведущее начало также от пиратов Средиземного моря; судно легкой постройки, до 50 фут. длины и 14 фут. ширины, с 3 мачтами и большими парусами; ходило и на парусах, и на веслах, которых имело до 20 штук (С. Елагин: «История русск. флота»; *Возулавский*: «О купеческом судостроении в России»).

¹⁾ Ф. Веселаго: „Очерк русск. морской истории“, ч. 1, стр. 366—367.

²⁾ О романовках см. ниже.

³⁾ Веселаго: „Очерк русской морской истории“, стр. 369—372.

имел большое значение, определенно сформулированное самим Петром в его письме сенату по возвращении в Астрахань: „И тако можем мы, благодаря Вышнего, сею кампаниею довольны быть: ибо мы ныне крепкое основание на Каспийском море получили“¹⁾. Ближайшим следствием этого было решение царя увеличить и улучшить каспийский флот, для которого он немедленно распорядился построить к будущему же году 30 катов или гекботов, по 15 в Нижнем и в Казани, куда для этой цели были командированы генерал-майоры (гвардии майоры) князь Юсупов и Румянцев. Кроме того, в целях развития каспийского судоходства, Петр основал в Астрахани порт и заложил адмиралтейство.

В начале мая 1723 г. 30 катов, имевшие по 100 фут. длины и 27 фут. ширины, были готовы, вместе с 6 большими ботами, 30 палубными (для катов) баркасами и 30 мелкими шлюпками, и отправлены в Астрахань. Суда были сделаны на этот раз вполне хорошо, а в частности о гекботах Волинский доносил царю, что они оказались „все так хороши, власно (будто) как бы фрегаты“.

К концу 1723 г. каспийский флот в Астрахани состоял уже из 73 судов различных наименований (30 катов, 1 яхта, 2 шнявы, 1 гукор, 10 ботов, 6 эверсов, 13 тьялок, 3 шхуны и 7 ластовых судов), представляя из себя значительную по своему времени силу²⁾. Как можно видеть, он построен был всецело на Волге, и создателем его по всей справедливости должен быть признан сам царь: он выбирал, пользуясь заграничным опытом, новые, более совершенные типы судов, давал приказы об изготовлении их в тех или иных судостроительных пунктах, посылал туда опытных корабельных мастеров и организаторов дела, указывал по изготовлении судов замеченные в них дефекты, дабы исправить их в новых заказах, и т. д., и т. д.

Иначе несколько обстояло дело с Волгой и собственно волжским судостроением: его „царь-плотник“ коснулся лишь слегка, попутно и, надо признать, даже не всегда удачно.

Общее оживление судоходства в связи с постепенным умиротворением страны не могло, конечно, не отразиться и на развитии волжского судостроения, а ряд сопутствующих умиротворению объективных причин заставлял не только увеличивать его в количественном отношении, но и совершенствовать качество судов. Важнейшими из этих причин были: а) основание Петербурга и соединение Волги с новой столицей и Балтийским морем; б) основание русского военного флота по западно-европейским образцам и, вообще, знакомство русских судопромышленников и судостроителей с более совершенными типами западно-европейских судов и в) личные заботы царя об улучшении судостроения и судоходства.

Соединение Волги с Балтийским морем, образовавшее новые пути, частью по мелким, маловодным рекам, частью же, наоборот, по крупным озерам, типа почти внутренних морей, потребовало создания и новых судов, с одной стороны—возможно большей грузоподъемности при возможно меньшей осадке, с другой—большей прочности, чем старые суда, для плавания по бурным озерам.

Знакомство с иностранными судами давало готовые образцы, которые усиленно и настойчиво пропагандировались царем сначала на казенных судостроительных верфях, открытых в разных пунктах,

¹⁾ Голиков: „Деяния Петра Великого“, т. VIII, стр. 283.

²⁾ Веселаго: „Очерк русской морской истории“, стр. 382—383.

а потом и среди частных судостроителей. Из своих заграничных путешествий Петр вывез, помимо знаний и практических умений судостроения, целый набор лучших корабельных моделей, которые и использовал в интересах отечественного судостроения, не редко комбинируя новые типы судов из соединения нескольких моделей или внося из них улучшения в существующие у нас судовые типы.

Историк „Деяний Петра Великого“ говорит по этому поводу, описывая второе заграничное путешествие царя:

„В первую свою бытность в Амстердаме Монарх вывез отсюда модели всяких морских судов воинских и торговых разных наций; а в нынешнюю, каких еще не имел, велел сделать не малое же оных число. Его Величество из рассматривания сих различных судов, и слыша многие о преимуществе одного пред другим споры, избирал в строении своих наилучший образец, ни одному совершенно не подражая, но с опущением того, что при каждом образце еще поправлено быть может, с удержанием, что признано совершеннейшим, учреждал свое кораблестроение“ ¹⁾.

Частичные улучшения были введены Петром в целый ряд судов, которые затем пропагандировались им с жестокой настойчивостью. Так, напр., усовершенствовав коломенку, он приказал послать образец в Дединово „и там оную поставить; и чтоб против ея все вновь делали, под наказанием и ссылкой вечною на галеры, ежели инако станут делать“ ²⁾.

Не менее настойчиво, как увидим ниже, вводились усовершенствованные „романовки“.

Справедливость требует при этом сказать, что в качестве воздействия на судостроителей и судоводцев царем практиковались в данном случае не одни меры приказа и строгости. Напротив, он не забывал и убеждения, внося его иногда даже в свои указы, а главное—давая часто наглядный пример преимуществ новых судов или вводимых им улучшений в старое судостроение. В этих целях им посылались на места для разъяснения новых форм и улучшений особые „нарочные“, а для обучения новым приемам судостроения „казенные мастера“, конопатчики и проч., а нередко в качестве инструктора или истолкователя выступал и сам царь. Тот же Голиков, напр., рассказывает, что однажды зимой 1718 г. царь, „осматривая на Москве реке зимующие суда, приказал один струг в присутствии своем и по своему наставлению переделать, которая переделка хотя и не велика была, но судно такую прочность и способность получило, что по нужде могло быть употреблено и на море. Великий Государь сам же показал тогда купцамъ пользу оногo“ ³⁾. И таких случаев было не мало.

Вообще, Петру пришлось вести упорную и продолжительную борьбу за новое судостроение и, несмотря на всю свою неограниченную власть и железную настойчивость, не редко переходившую в крутую жестокость, вплоть до того, что в „новом адмиралтействе“ без всяких церемоний вешали людей, „до корабельного дела не охочих“, и число таких повешенных считалось сотнями ⁴⁾,—он не всегда оставался победителем в предпринятой борьбе и вынужден

¹⁾ Голиков: „Деяния Петра Великого“ (изд. 1-е М. 1788 г.), ч. 5, стр. 286.

²⁾ Указ 11 февраля 1718 г. П.С.З.Р.И., собр. 1, т. V, № 3165. Повторен в 1720 г. 2 сентября (там же, т. VI, № 3638).

³⁾ „Деяния Петра Великого“, ч. 5, стр. 403—404.

⁴⁾ Н. И. Дмитриев и В. В. Колпачев: „Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей“. Спб., 1909 г. Стр. 773.

был делать постоянные отступления от своих определенно принятых и даже объявленных во всеобщее сведение решений.

На первый взгляд представляется странной та медленность, с которой проникали в жизнь все нововведения в судостроении, вводимые Петром, и та упорная косность, которую проявляли в данном случае судопромышленники и судостроители, несмотря даже на очевидную пользу некоторых нововведений. Но такое положение,—помимо действительной темноты судостроителей, в огромном большинстве неграмотных людей, производивших свои постройки без всяких планов и чертежей—„на глаз“ и „как отцы и деды заказали“,—естественно объясняется общим укладом тогдашней судходной жизни и определенными экономическими соображениями.

Дело в том, что в древней Руси занятие судходством, как промыслом, только еще начиналось: огромное большинство плававших тогда грузовых судов принадлежало владельцам самых грузов. При чрезвычайной трудности и медленности движения суда чаще всего делали в навигацию только один рейс (много—два на небольших расстояниях) и, по доставке груза к месту назначения, продавались здесь на разбойку. Естественно, что при таких условиях не было смысла особенно гнаться за прочностью и даже судходными достоинствами судов, и все сводилось лишь к дешевизне и простоте постройки. Как и в глубокой древности, суда строились из толстых тесаных, „топорных“ досок, крепились на скорую руку деревянными гвоздями и совершенно не конопатились, а для предупреждения водотечности края досок слегка стесывались и доски укладывались растесанными краями наружу и сшивались железными скобами (обычно в шахматном порядке), а образовавшиеся от растески „пазы“ набивались мхом и затем закрывались так называемой „ластой“ (или „лоздами“) —тонкой липовой дранью, до $\frac{1}{2}$ вершка ширины и до 1 дюйма толщины, или ивовыми, тальниковыми прутьями, разрезаемыми вдоль прута пополам, при чем ласты прикреплялись также железными небольшими скобками, вроде подковок, так и называвшихся *ластильными* ¹⁾. В результате судно получалось очень непрочным, неуклюжим и легко водопроницаемым. В спокойной воде оно „замокало“ и могло плавать довольно долго, но, попадая в бурные воды, подобно Ладожскому озеру, такие суда быстро расшатывались и давали течь. При всем том они были легче судов более прочной постройки и потому выгоднее для перевозки грузов: вес их составлял только около $\frac{1}{7}$ части их подъемной способности, в то время как вес более прочных судов доходил до $\frac{1}{3}$ ²⁾),—это обстоятельство, вместе с сравнительной дешевизной более легких „однолетних“ судов, и заставляло судопромышленников держаться за свой способ судостроения.

Впрочем,—необходимо оговориться,—и легкость судов „староманерных“ была относительная, так как в огромном большинстве случаев постройка производилась из сырого леса, вследствие чего тяжесть судов, а в связи с тем, конечно, и их осадка значительно увеличивались.

Имея в виду очень большое общественное значение борьбы со „староманерным“ судостроением, мы остановимся на ней подробнее.

¹⁾ Такая постройка судов до сих пор сохраняется у нас, напр., на р. Днепре.

²⁾ Н. Коншевский: „Заметки о нашем судходном промысле“ (ж. „Русс. Судходство“ за 1894 г., № 142, стр. 26).

Борьба начала обостряться с открытием Вышневолоцкой системы, когда неуклюжие, тяжелые и непрочные суда старых конструкций начали целыми тысячами гибнуть, вместе с перевозимым товаром, на Ладожском озере, и касалась сперва исключительно нового пути и петербургского района, захватывая, таким образом, Волгу только отчасти, в верхнем ее плесе (включительно до Ярославля, входившего тогда в С.-Петербургскую губернию).

18-го августа 1714 года, в целях обеспечения „поставки провианта на содержание армейских полков, расположенных в С.-Петербургской губернии“, Петром был издан предупредительный указ, чтобы подрядчики „Ладожским бы озером до Санктпетербурга тот провиант возили на (морских) тьяках, которые даны им будут из Санктпетербургской губернии, или сухим путем, откуда как возможно, а на карбусах и на других судах Русских оного провианта не возить... за много случающейся на Ладожском озере гибилью и страхом“ ¹⁾.

Но уже в следующем году пришлось сделать некоторое отступление, и указом от 20 сентября 1715 года было разрешено „ставить“ воинский провиант „в карбусах и в других судах, которые суда построены до Его Царского Величества (августовского) указа“ 1714 года. Однако тут же прибавлялось: „А новых таких судов отнюдь не строить. А буде кто станет такие суда вновь строить, и те люди истязаны и штрафованы будут жестоко“ ²⁾.

Одновременно Петр обратил внимание на самую постройку судов.

17-го ноября 1715 года был издан указ на имя губернаторов наиболее „судоходных“ губерний—С.-Петербургской, Московской, Казанской и Нижегородской „о неделании судов с скобами“:

„По получении сего,—предписывалось названным губернаторам,—объявите указ в своей губернии, чтоб всяких чинов люди все, которые делают суда свои, впредь с скобками не делали, но чтоб доска с доскою плотно клали, а для научения, как конопатить, посланы отселе к вам конопатчики, которых разделите в те места, где суда делают; а старые суда все велите заклеить, дабы впредь таких не делали; а буде кто преступит сей указ и станет по прежнему манеру делать суда с скобками, и на тех за первую вину брать штрафу за каждое судно по 200 рублей, а за другую брать все пожитки и сослать на каторгу на 10 лет“ ³⁾.

В 1716 году разрешение пропускать в Петербург карбасы и другие староманерные суда „с подрядным провиантом“ и даже „с другими припасы“ („для исправления подрядного провианта и для всенародной пользы, чтоб со удовольствием было в Санктпетербурге всяких припасов“, было повторено в указе от 28 мая, с прибавлением, однако, в конце указа: „а как оные суда в Санктпетербург придут, и их из Санктпетербурга отнюдь не пропускать“ ⁴⁾).

Наконец, указами от 3-го и от 17 октября того же 1716 года, „дабы в народе оскудения, а в цене повышения не было“, дозволено подрядчикам не только поставлять провиант и соль „на судах прежнего дела“, но „у кого готовых нет, и такие суда делать им вновь, сколько кому под тот провиант потребно будет“.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. V, № 2841.

²⁾ Там же, т. V, № 2933.

³⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. V, № 2956.

⁴⁾ Там же, т. V, № 3024.

только с условием— „опричь того подрядного провианта на тех судах иных никаких своих и ни чьих товаров не возить и никому (те суда) не продавать из найма и на ссуду не давать“ ¹⁾.

В следующем 1717 году разрешение провозить соль и провиант на староманерных судах было продлено и на навигацию 1718 года (указ от 29 ноября), с теми же ограничениями, что и в предыдущем году, но суда, во избежание злоупотреблений, предписано „конечно все переорлить“, т. е. без исключений все переменить ²⁾.

31 декабря того же года последовал указ „купеческим людям“ Петербургской губернии „кои имеют свои торговые промыслы всяким хлебом и прочими товарами и спровождают сюда (т. е. в Петербург) на всяких разных судах“, чтобы они „впредь отнюдь делать не дерзали, под опасением жестокого истязания“, никаких судов, кроме полуморских немецких эверсов, образцы которых были разосланы „в города и уезды (Петербургской губ.), где те суда строятся против образцов“. При этом на „старых“ судах разрешалось плавать только до сентября будущего года, когда такие суда, „чьи ни найдутся, взяты будут на Великого Государя безденежно“ ³⁾. Как можно видеть, действие этого сепаратного указа было определено ограничено одной С.-Петербургской губернией, при чем Волга была особенно исключена из него специальной оговоркой в самом указе, но, несомненно, все же была слегка затронута им в верхних своих плесах—до Ярославля.

В феврале 1718 года был издан особый указ „о делании речных судов, называемых коломенками, по данному образцу“ на реках Оке и Москве ⁴⁾.

2-го апреля 1718 года данные ранее льготы были вновь подтверждены, но с будущего 1719 года повелено, „как подрядчикам, так и всяких чинов людям никому на старых судах отнюдь не возить, а делать по указу новым манером, как о том прежд сего Его Царского Величества указы состоялись, и для того старые суда в Санктпетербурге и других городах, в которых надлежит, конечно все переорлить; и о том в народ публиковать листами“ ⁵⁾. При этом позднейшим разъяснением (от 9 апреля 1720 г.) приведенный указ был определенно отнесен к Волге и ко всем, „в нее текущим рекам“ ⁶⁾.

Указом по Петербургской губернии от 2-го июля того же года срок льготы был сокращен до сентября месяца 1718 года и предписано „объявить всем, дабы по прежним Его Великого Государя указам, с сентября месяца нынешнего 1718 года на карбусах и на лодьях отнюдь никто не ходили и вновь (таковых) не делали, под разорением всего имения; а делать эверсы, и для того те карбусы и лодьи во всех местах отписать на Государя“ ⁷⁾.

Однако сам царь, повидимому, плохо верил в силу своих угроз и с конца 1718 года решил испытать другую меру воздействия на упорных ослушников: указом от 25 сентября (так же, как и указ от 2 апреля, определенно отнесенным позднее к Волге и ее бассейну) было приказано „с судов новых, которые по указу деланы, брать

1) П. С. З. Р. И., т. V, №№ 3040 и 3044.

2) Там же, т. V, № 3123.

3) Там же, т. V, № 3139.

4) Там же, т. V, № 3165.

5) Там же, т. V, № 3191.

6) Там же, т. V, № 3567.

7) Там же, т. V, № 3215.

обыкновенную пошлину с клади, а с старых в будущей 1719 вдвое, а въ 1720 год втрое и так прибавлять впредь на всякой год“. Но и тут все же в заключение прибавлялось, что „сие разумеется кроме подрядчиковъ тех, которые провиант ставят на Государственный расход, с которых с новых судов ничего не брать, а с старых против вышеписанного; и для того старым судам, которые удержаны в Санкт-петербурге, быть свободным“¹⁾. В то же время указом от 17 ноября разрешалось „провиант подрядчикам у ково нет новоманерных судов, чтоб в предбудущее лето тот подрядной провиант ставили на судах прежнего дела“²⁾. Позднее царь давал особые разрешения провозить на староманерных судах в Петербург известь (в 1719 г., указы от 22 сентября и 12 октября)³⁾, железо (в 1720 г., указ от 4 апреля)⁴⁾, живую рыбу в „прорезных судах“ (в 1721 г., указ от 26 августа)⁵⁾, дубовые леса, бревна и доски (в 1723 г., указ от 24 января, и в 1724 г., указ от 10 ноября)⁶⁾ и, наконец, „работных людей с припасами“ на постройку Ладожского канала (в 1723 г., указ от 20 мая)⁷⁾. Вместе с тем указом от 29 мая 1719 г. было запрещено употреблять „водоходные суда на дрова и прочие домашние надобности“⁸⁾.

18 ноября 1718 года был дан очень интересный указ на имя „Подпоручика Гвардии Румянцева“:

„Ехать в Ладогу и по рекам Волхове и Мсте до Вышнего Волочка и прочим рекам, которые в оные впадают, на те места, где дѣлают всякие суда, на которых ходят сюда (в Петербург), и публиковать всем, что всем ведомо есть, какой великой убыток по вся годы чинится на Ладожском озере от худых судов, и что *одним сим летом с тысячу судов пропало*⁹⁾, а с начала строения сего места более 10000; того ради, пред 4 годами, дан был указ, чтоб строить шкуты, а потом и эверсы с добрыми якоря и оснасткою, дабы не пропадали и не убытчились, и сей указ многожды и с прещением подтвержден; но мало оному следовали *от глупости и упрямства*, принимая в пользу себе то, что старые суда дешевле, а того не рассуждая, сколько пропадает, и ежели ту пропажу исчислить, то несравнительно будет с дороговизнью новых судовъ. Того ради он прислан с последним указом, чтоб которые *старые суда* есть, какого звания ни будь, обретаются на воде, оные переорлить, которым вольно будущее лето сплыть с кладью в Санктпетербург, и там оные сбыть, *а назад отнюдь не взводить и вновь не делать*; а кто назад взведет или новые начнет делать, и тем, яко преслушателям указа *учиня наказаня и отписав все, что имеет, сослать на галерную работу на 15 лет*, а которые зачаты, те надлежит *сломать*. И для лучшего исправления вновь делания эверсов послан с ним ныне мастер, которому на *Вышнем Волочку велено сделать образцовые эверсы разной величины*: по чему вперед (и) надлежит делать. А которые эверсы уже зачаты или сделаны тем не возбранно ходить, пока оные истратятся, но только чтоб оснастку переделали по указу, и для исправления оснастки також нарочные с ним мастера посланы в Ладогу.

¹⁾ П. С. З. Р. И. собр. I, т. V, № 3229, и „Указы Петра Великого (1714 — 1725 гг.)“ Изд. 1739 г. при Имп. Академия Наук в Спб. Стр. 94.

²⁾ „Указы“, стр. 98.

³⁾ П. С. З. Р. И. собр. I, т. V, №№ 3424 и 3431.

⁴⁾ Там же, т. VI, № 3559.

⁵⁾ Там же, т. VI, № 3818.

⁶⁾ Там же, т. VI, №№ 4150 и 4586.

⁷⁾ Там же, т. VI, № 4228.

⁸⁾ Там же, т. V, № 3377.

⁹⁾ Курсив наш, как и в последующем тексте указа И. III.

А шкутам так быть, как ныне есть, только поправить немного в оснастке; сие чинить неотложно и смотреть накрепко самому под жестоким наказанием¹⁾.

Позднее (в 1720 г.) для заведывания в Петербургской губернии „всеми партикулярными судами, какового звания оные б ни были“, был назначен даже особый „коммисар“ (Потемкин)²⁾.

До сих пор в царских указах Волга или не упоминалась совсем, или определенно исключалась из действия (как в указе от 31 декабря 1717 г. об эверсах), или же, наконец, была подведена под их действие позднее, как это было с указом 1918 г. С 1719 г. она начинает фигурировать довольно часто.

Дело началось с подтверждения прежних распоряжений и прежних льгот для Волги.

В именном указе от 8 апреля 1719 г. разрешалось „всяких чинов людям хлебные и прочие припасы до Санктпетербурга возить всем свободно, как нового, так и прежнего дела на Волских судах, которые делаются без скобок, а с скобками... таких Волских судов на Вышнем Волочке впредь отнюдь не делать, а делать на Вышнем Волочке суда нового манера, какие там делать повелено, и делал Подмастерья Алексей Сурмин“³⁾. Необходимо отметить, что позднее Петр сам разочаровался в судах Сурмина и, как увидим ниже, отменил свое настоящее распоряжение.

9-го июня того же года последовал указ на имя названного „подмастерья корабельного дела Сурмина“:

„Ехать ему в Ярославской и в Романовской уезды, в те места, где по реке Волге делают суда, называемые романовки, и во всех тех местах осмотреть ему такие романовки, и где найдутся сделанные по старому с скобками, то у оных чрез доску велеть вырубить и сделать таким манером, как сделано здесь (в Петербурге) образцовое; а которые сделаны и без скобок, но старым манером, и тем быть так; и объявить всем тем хозяевам, которые для промыслов своих имеют романовки, и которые их строят, дабы они впредь делали оные по образцу, каков здесь, при Санктпетербурге сделан, у которого работали плотники, Ярославского уезду крестьяне, которым при указе сем имена написаны, и чтоб те судовые промышленники к строению тех судов нанимали тех плотников, которые могут и других научить, а старым манером отнюдь бы не делали под штрафом; и ежели в предбудущий год старова манира судны явятся, то со всякого судна по триста рублей взято будет и судно“⁴⁾.

Одновременно с Сурминым были отправлены с такими же поручениями „от Лейб-Гвардии солдаты, которые были при Поручике Румянцове у судового дела: Преображенского полку Василий Козляинов—до Вышнего-Волочка и Семеновского полка Василий Карцов—до Вытегры“.

В 1720 г. послан „Полковникъ и Обер-Комендант“ Измайлов на Москву-реку и Оку для проверки, как исполнен здесь февральский указ 1718 г. „о делании судов коломенок по данному образцу“, при чем посланному было заказано „розыскать накрепко, кто такие суда не по указу делали, и по розыску, кто явится преслушники тому указу, а наипаче которые делали старую манирою,

1) П. С. З. Р. И., собр. I, т. V, № 3238.

2) Там же, собр. I, т. VI, № 3533.

3) Там же, т. V, № 3345, и „Указы“, стр. 116.

4) „Указы“, стр. 126, и П. С. З. Р. И., собр. I, т. V, № 3387.

и таким велеть чинит штраф против выданных указов“ (указ от 2 сентября)¹⁾.

С аналогичными поручениями был отправлен, согласно указа от 25 октября, гвардии поручик Федор Румянцов по р.р. Волхову и Мсте до Вышнего-Волочка и по р. Тверце до ее устья, с приказом, „гдѣ найдутся *суды старого маниру* (а наипаче с скобками), старые и вновь зачатые, и *оныя рубить*, чьи б оныя ни были, и сверх того *хозяевам чинить наказаніе и штрафовать их против первых выданных указов*“²⁾, предлагая строить эверсы или „новым маниромъ“ романовки, а вместо мелких водовиков финские ботики. Самый указ повелевалось объявить всем „в Новогороде, на Вышнем Волочку, в Торжку, во Твери, также по селам и деревням, кои к тем рекам прилегли и где такие суды делают; сей указ объявить и прибить у церквей, дабы все ведали, и неведением бы никто не отговаривался“³⁾.

Указом от 16 декабря того же года объявлено, „что баркам и прочим судам для мелкости порогов, которые без скобок, вольно ходить до Ладоги; а от Ладоги, кроме морских судов, а также эверсов и нового образца романовок, отнюдь не пропускать, под наказанием и отнятием всего товара“⁴⁾.

В 1721 г. Петр обратил внимание на то, что на многих судах пробиваются в бортах, очень близко к воде, „окошки для выливания воды“, отчего „во время погоды многие (суда) потопляются и материалы пропадают, и в реках потопленное остается и засаривают, и помешательство тем в водяном ходу судам делают“. Указом от 5 октября (напечатанным 29 ноября) было предписано „на тех судах такие окошки впредь не делать; а у которых и ныне есть, такие окошки заделать и лить воду чрез борта насосом или чем кому способнее. А ежели кто по сему указу не учинит, то оное судно взято будет на Его Царское Величество, не смотря ни на какие отговорки, и онаго судна хозяин будет жестоко штрафован“⁵⁾.

6-го декабря того же года были подписаны два указа (отпечатанные 8-го и 11-го декабря)—о судах „для домовых нужд“ и „о запрещении приходить в Санктпетербург нерегулярным судам, под штрафом, и о делании новоманерных судов во всем по образцам“...

„Понеже Нашим указом,—говорилось в первом из этих указов,—на всяких староманерных и волских судах здесь ходить и всякие домовые припасы возить воспрещено, в чем может быть здешним обывателям не без нужды: того ради сим публикуется, дабы кому для каких домовных нужд понадобятся указные суды, и те б люди явились и требовали таковыхъ на партикулярной верфи, на которой по тем требованиям такие указные суды делать на казенные там обретающиеся деньги, и как сделаны будут, отдавать тѣм людям, кто требовал, а деньги за оныя имать с них по прежнему в казну сполна, во что стали“⁶⁾.

Другой, очень любопытный, указ говорил следующее:

„Понеже всем ведомо есть, что суды всякие плохие, которые суды пригоняют с хлѣбом и прочими вещьми и, выгрузя, продают

1) „Указы“, стр. 223, и П. С. З. Р. И., собр. I, т. VI, № 3638.

2) Курсив ваш. И. III.

3) П. С. З. Р. И., собр. I, том VI, № 3666.

4) Там же, № 3689.

5) Там же, № 3833.

6) „Указы“, стр. 379—380.

самую малую ценою, которые покупают мужики и возят камень, кирпич и прочие тяжелые материалы, не смотря худобы их, ниже починивая оныя, ктому ж для выливки воды прорубают на боках окны близ воды, и когда погода станет, или ево растрясет, что течь станет, или въ окно нальется, особливо ночью, то, покинув, уйдут, а судно на дно совсем, чем сию изрядную пристань и речное водотечение будто нарочно поргим, чему и помочь нельзя. А понеже (строящийся Ладожский) канал, с помощью Божию, предбудущаго 1723 года поспеет, также и судов ныне хороших, а имянно: эверсов, романовок, галиотов и прочих довольно, на чемъ будущее лето все возить мочно: того ради запрещается в будущее лето приход всем нерегулярным судам в Петербург, под лишением всего и судна, дабы вышереченного бедства избыть. Также которые и регулярные судны, яко эверсы и новые романовки, чтоб прямо, а не имянем только против указа и обрасца были сделаны, и оснастка б была правильная, от чего конечно вышеписанной пакости избежим сих ради причин: первое, что оныя суды крепки; другое, что такого судна хозяин не бросит“...

Кроме этих „регулярных“ судов, по каналу разрешалось „ходить (только) прамам против модели, також плотам всяким“ известной „широты“ и плотности.

Некоторое и притом чрезвычайно любопытное исключение делалось опять только для волжских „староманерных“ судов, которые предписывалось пропускать до Ладоги и даже на некоторое время до Шлиссельбурга, но здесь, дабы лишить их дальнейшего употребления, отпиливать носы и кормы судов до заранее устроенных для такой операции водонепроницаемых переборок:

„А которые с Волги суды ходить будут, тем воля дается, какого манеру похотят, токмо с нижеписанным изъятием: 1) чтоб широтою были не шире трети канала; 2) чтоб были без скобок и хорошо конопачены; 3) чтоб отколь ужина починается, от средины перегорожены были к носу и к корме двойными перегородками на подобие рыбачьих лодок, а между перегородками в боках были дыры, где б вода входила для того, дабы перегородки не разохлись, понеже у оных судов, когда они придут в Ладогу, носы и кормы будут пилами оттирать и пропускать. И ежели перегородки, как вышеписано, сделаны не будут, то когда корму и нос ототрут, тогда весь товар потонет, а вышеписанную оттирку необходимо чинить надлежит, дабы их нельзя было потом употреблять, как барки. А покамест канал в отделку придет, по то время на таких Волжских судах позволяется ходить до Шлютсельбурга, а в Шлютсельбурге носы и кормы оттирать, против вышеписанного, и пропускать в Санктпетербург, а не оттерши, от Шлютсельбурга в Санктпетербург на таких судах отнюдь никого ни с чем не пропускать“...

„И сими указами,—отмечалось в заключение,—в народ публикуется, дабы впредь неведением никто не отговаривался“¹⁾.

10-го декабря того же года последовало повеление староманерные суда, „ныне обретающиеся при С.-Петербурге, також и прибывшие в С.-Петербург в предбудущее лето... все ломать“, „понеже от того на Ладожском озере и здесь (в Петербурге) на фарватре и в других местах многие (староманерные) суда потонули, и от того корабельному ходу чинится повреждение и остановка“²⁾.

¹⁾ „Указы“, стр. 381—382, и П. С. З. Р. И., собр. I, т. VI, № 3865.

²⁾ П. С. З. Р. И. собр. I, т. VI, № 3866.

6-го апреля 1722 года подписан краткий указ специально для коренной Волги: „Чтоб судам от Нижнего которые ходят в низ быть всем таким, чтоб и на море годились, как эверсы и новые романовки, и чтоб сие правление отдать в партикулярной верфи ведение и сделать анштальт“¹⁾.

Вскоре Петр лично проехал по Волге от Нижнего до устья, направляясь в Персидский поход.

В Нижнем-Новгороде он остановился на несколько дней, осмотрел все суда, предназначенные для похода: „большие, называемые насады, для ходу по Волге, и морские галиоты, шуйты и эверсы, со множеством лодок“, бракуя „неисправно сделанные“; осмотрел также стоявшие на нижегородском рейде „партикулярные“ суда, при чем „с чувствительным неудовольствием видел их почти все старым манером сделанные, гневаясь на закоренелую упорность промышленников и на Губернатора“ и издал по этому поводу особый своеручный указ.

Имея в виду, что этот указ был дан на самой Волге, в исконном центре волжского судоходства, и относился специально к волжскому судоходству, мы считаем необходимым привести его полностью, тем более, что он, по неизвестной причине, не вошел и в „Полное Собрание Законов Российской Империи“, где имеется только подстрочная ссылка на него под № 4020, содержащим „Высочайшие резолюции на доношение интенданта Потемкина“, заведывавшего делом подготовки судов к походу. Кстати сказать, это донесение Потемкина с резолюциями царя, очевидно, и послужило основой для указа, в виду чего не лишне привести и его, хотя бы в важнейших извлечениях.

Потемкин был в очень затруднительном положении, получив при отъезде в Нижний апрельский указ царя, предписывавший строить для низовой Волги исключительно морские эверсы и романовки. Учитывая, что такие суда совершенно не смогут ходить по Волге в межень, и в то же время не решаясь, очевидно, прямо сказать это царю, он политично и неопределенно спрашивал Петра, как быть с указом.

„В нынѣшнем 1722 году Апреля 18 дня, в Москве из Правительствующего Сената, дан мне, нижепоименованному, указ Его Императорского Величества, чтоб судам от Нижнего, которые ходят в низ, быть всем таким, чтоб и на море годились, как эверсы и новые романовки“.

Царь, надо думать, не понял вопроса. Во всяком случае резолюция его кратко и жестко гласила:

„Быть по тому, и чтоб ходили с полною оснасткою морскою“.

Следующие вопросы и резолюции были таковы:

„... А на старых судах возить товары до которого года повелено будет?“

„*Резол.* Старые заклеивать погодно, дав два года сроку, а в те два года делать новые по указу; а как два года минует, все старые клейменные изсечь и, кроме новых, по указу, в низ иных не пропускать“.

„По указу Его Величества кроме эверсов и новых романовок делать ли иные какие суды?“

„*Резол.* Делать и иные морские суды, ежели кто похочет“.

„К оному стросению надлежит быть мастеру судовому также Блокмахарю, Мачтамахарю, Боцману и пятнадцать человек матрозов.“

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. VI, № 3946.

„Резол. Дать из Адмиралтейства“.

„Для надзирания за оным строением послан указ о присылке Порутчика Черевина, и сверх оного Порутчика кому еще повелено быть в надзирании над оным строением“.

„Резол. Выбрать в Сенате доброго человека не манца, и чтоб не ниже рангом был Маэора“.

Пункты в исполнение к вышеписанным.

„1. Смотреть того, чтоб делали как суда, так и такелаж, не образом только, но делом, чтобы были крепки и добрым мастерством; и сие не токмо волею, но и неволею велеть делать, а ослушников штрафовать, сперва деньгами, а въ другой раз и наказанием. И как первые пункты, так и сие, и прочее, что к сему надлежит, публиковать, дабы неведением никто не отговаривался“.

„2. Голы ¹⁾ делать, как написано, где уже обыкли, а мачты парусы, якори и прочий такелаж делать здесь, и для того учинить верфь съ геленгом ²⁾, кранами и прочим, что надлежит“.

„3. Мастерам быть на жалованье казенном, а работникам мачтовым быть на верфи непременно, парусным, блоковым, и содержать оную верфь Коммисару. А для лучшей верности в продаже и в покупке материалов, и жалованья, и прочих денежных расходов, притом быть Вице-Губернатору, да по два посадских погодно“ ³⁾.

Самый указ, значащийся подписанным „в указной книге“ Петра 30 мая, а опубликованный „за рукою интенданта Ивана Потемкина“ 2 июня, гласил следующее:

„Кто имеет всякого чина люди у себя суды, на которых возят всякие товары на низ, и оные б люди такие суды объявляли в Нижнем в Губернской Канцелярии немедленно, понеже оные суды будут клеймить погодно, и дать им сроку с сего числа впредь два года возить на оных судах всякие товары на низ; а как два года пройдут, те все суды изсечь.“

„В оные два года делать им всякого чина людям суды, которым мочно ходить и на море для возки товаров, а имянно: эверсы и новые романовки, и иные морские суды с полною оснасткою морскою.“

„А делать оные суды, такъ и такелаж, не образом только, но делом, чтоб были крепки и добрым мастерством, и сие не токмо волею, но и неволею велеть делать, а ослушников штрафовать сперва деньгами, а въ другой раз и наказанием.“

„Для оного судового строения послать в Санктпетербург в Адмиралтейскую Коллегию указ о присылке мастеров, а имянно: судового, маштового, блочного, парусного, боцмана и 15 матрозов въ Нижней-Нов город.“

„Оные суды делать в тех же пристанях, где прежде сего делали, а машты, парусы, якори и прочей такалаж в Нижнем Нове городе, и для того учинить верфь с геленгом, кранами и прочим, что надлежит.“

„До прибытия мастеров надлежит готовить для строения судов леса заранее, чтоб во оном не было остановки. А прежних старома-

¹⁾ Гол — судовой остов без обшивки и оснастки (от голланд. hol — пустой).

²⁾ Элияг — крытое помещение для постойки судов.

³⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. VI, № 4020.

нерных судов впредь не делать. И о том в Нижнем Нове городе и в других местах, где надлежит, публиковать ¹⁾.

„Для надзирания над оным строениемъ выбрать в Сенате доброго человека Штаб-Офицера, которому состоять под ведением Интенданта Ивана Потемкина.

„Мастерам быть на жалованье казенном, а работникам быть на верфи непременно мачтовым, парусным, блоковым, и содержать оную верфь Коммисару; а для лучшей верности в продаже и в покупке материалов и жалованья и прочихъ денежных расходов, при том быть Вице-Губернатору, да по два человека из посадских погодно“

Приведя этот интересный указ, биограф Петра замечает:

„Нетрудно проникнуть в мысль Великого сего Хозяина, для чего он и прежде, а паче ныне повелел учредить в Нижнем верфь и на Волге строить морские суда: первое для того, что сей город стоит на середине сея великия реки и на устье Оки, и потому отовсюду стекаются в оной торговые с своими товарами, как бы в центр; а второе для того, что хотел он, дабы посредством сих рек отвозились товары не в Астрахань токмо, но и въ Персию и далее, куда сам он следовал с тем, чтоб основать там Российскую торговлю с богатыми тамошними Индейскими областями, имея притом намерение присоединить обилующие шелком и другими продуктами Персидские провинции к России ²⁾.

Предположения эти, несомненно, справедливы, но, к сожалению, Петр не учел волжского мелководья в межень, и потому все его приказы о постройке для плавания по Волге морских судов неизбежно должны были остаться только на бумаге, отразившись в свое время лишь на способе постройки волжских судов, более правильном и прочном, „без скобок“.

По этому поводу царем был дан новый указ из Астрахани от 18 июля 1722 г. на имя Сената:

„О стругах, чтоб с скобками не делать, указы давно посланы, но которых только на Оке не делали, как Я видел, потому что ездил по тем местам Комендант Московской Измайлов и чинил наказание; а от Нижнего по Волге в верх, и в низ до самой Астрахани все суды с скобками, от чего в нынешнем нашем плавном ³⁾ походе много судов пропало: того для велите взять скаски у управителей тех городов, где такие суды деланы, для чего они попустили им то делать чрез указ, и оных, кто в чем будет виноват, судите по достоинству вин их. Также прикажите послать указы, дабы все суды с скобками, которые ныне с товарами возвратятся к пристаням, где им зимовать, чтоб они изрублены были, разве хозяева захотят их переделать таким образом, чтоб через доску вынуть, и новые плотные вставять, без растесок, как выше писано, таким позволить, а не рубить. Но дабы купечество не остановилось, того для (пока определится манир или образец, каким впредь суды делать) старые суды, которые без скобок, заорлить против того, как в указе, данном Ивану Потемкину, написано; а новые хотя старым маниром делать до предбудущего определения, но без скобок; и чтоб доски были без растески, которую они делают для скобок, но плотно б доска к доске,

¹⁾ Здесь кончается указ в собрании „Указов“ Петра, изд. в 1739 г. Продолжение его имеется у Голикова в „Деяниях Петра Великого“, изд. I, ч. VIII, стр. 177—179.

²⁾ „Деяния Петра Великого“, ч. V, стр. 179—180.

³⁾ В П.С.З.Р.И. опечатка: „главном“.

и для того послать в те места конопатчиков, которые б учили их крепко конопатить“ ¹⁾).

Сенат, — очевидно, получивший указ изъ Астрахани много времени спустя после его подписания царем, — исполнил его только 6-го сентября, распорядившись послать „из знатных и умных людей“ двух человек, одного из Нижнего вверх, а другого вниз по Волге, для объявления повелений Петра и для выяснения, были ли получены в Поволжья указы о воспрещении судов со скобками и, в утвердительном случае, почему они не выполнены. „И ежели где о том указы получены, — предписывалось Сенатом, — а запрещения по тем указам от управителей тех мест не было, и тех управителей взять за караул, привести в Сенат, а дело их приказать управлять другим“.

Одновременно указ сената был послан для соответствующего исполнения в адмиралтейскую коллегия и на партикулярную верфь.

Но уже 8 сентября (из похода) царь послал сенату новое распоряжение:

„...по получении сего пошлите в Нижний и в Казань новые указы, чтоб те суда, которые велено рубить, нынешнею осенью, прежде заморозков, выслали в Астрахань немедленно своими работниками, нагрузив товарами, какими они хотят, и чтоб они ведали, что те суда назад уже не возвратятся, но употребятся в Астрахани в дело, и, вмѣсто их, чтоб они по указу делали новые, какие им велено. А ежели у кого товаров не будет, то б Управители городов нагрузили их лесами“ ²⁾).

10-го октября, по возвращении из похода в Астрахань, приведенный указ был повторен в несколько более пространном изложении ³⁾, а 26 октября „староманерным судам со скобками“ было разрешено ходить по Волге до 1724 года.

„...А сего октября в 26 числе, — писал по этому поводу Сенат, — Его Императорское Величество, по имянному своего Величества указу, присланному из Астрахани за подписанием Его Величества собственной руки к Правительствующему Сенату, указал: помянутые старые суды, которые деланы с скобками, а еще в Астрахань не высланы, заорлить и отдать хозяевам с запискою; и для ведома публиковать, что те старого дела суды больше ходить не будут, как одно будущее лето, и для того на те новые суды, где их делают, по Оке и по Волге, заготовливать заранее леса нынешнею осенью и зимою, а наипаче доски, чтоб они чрез будущее лето къ другой осени могли просохнуть, для лучшей крепости судов, а не тогда готовить леса, когда суды строить, как прежде было. (ибо прежние суды с скобками делались для того, понеже в сырых досках конопать держаться не может, но когда разсохнутся, выпадывает, того ради чаю сей дурацкой способ выдумали), и делать суды по указу новым маниром без скобок так, как Его Величество, в бытность свою в Дединове, тамошним Бурмистрам и плотникам Сами указывать изволили, и с 1724 году конечно староманерные суды с скобками ходить не будут, чего для на исправление новых судов дается время немало, как выше помянуто, до 1724 году, и для того бы неведением после никто не отговаривался. А ежели кто противно сего поступить, и те штрафованы будут неотменно, как в прежних указах о том объявлено“ ⁴⁾).

¹⁾ „Указы Петра Великого“, стр. 493—494, и П.С.З.Р.И., собр. I, т. VI, № 4058.

²⁾ П.С.З.Р.И., собр. I, т. VI, № 4085.

³⁾ Там же, № 4106.

⁴⁾ „Указы“, стр. 507—508, и П.С.З.Р.И., собр. I, т. VI, № 4118.

Еще раньше того, а именно 21 сентября 1722 года, общие основания волжского указа отъ 30 мая были повторены для Петербургской губернии вышеупомянутым интендантом Ив. Потемкиным, с прибавлением к эверсам и новым романовкам, в качестве разрешаемых к постройке судов, галиотов, дамшхоутов, шхерботов и финских ботов и с указанием, что „для обучения оного судового строения судовых подрядчиков и плотников посланы ныне от Санктпетербурга с партикулярной верьфи эверсного дела ученики Кирила Бугенев, Елисей Булгаков, где судовое строение есть“, а именно: в Новгород, по рекам Поле, Ловати, Мсте (до Вышнего Волочка), Цне, Тверце (до Твери) и на Гжатскую пристань.

Интересно, между прочим, отметить сравнительную расценку „новоманерных“ судов из той платы, которая назначена была названным петербургским инструкторам с каждого отдельного судна, „лекала“ и „препорции“ которых они обязаны были давать вместе с указаниями по самой постройке. Плата была определена такая: с гальота по 2 рубля, с эверса по рублю, с романовки и дамшхоута по 16 алтын и 4 деньги, с шхербота и финского бота по 8 алтын и 2 деньги ¹⁾.

В начале 1723 года (11 января) поступило в адмиралтейств-коллегию „доношение“ интенданта Потемкина „О строении речных судов по новым образцам и куда оным ход иметь“. Доношение было рассмотрено лично Петром, сделавшим на нем ряд отметок, из которых, между прочим, можно усмотреть, что царь, лично ознакомившись с волжским судоходством, уже сознал свою ошибку относительно пропаганды на Волге морских судов и, вообще, насильственного вмешательства в волжское судостроение и дал разрешение строить крупные волжские суда по усмотрению судопромышленников. Важнейшие из Петровских резолюций, представляющих целый своего рода курс судостроения, вместе с соответственными пунктами доношения Потемкина, следующие:

„1. По указу Вашего Императорского Величества, в Нижнем два образцовые судна, эверс и романовка, приходят в отделку.

„Резол. Романовки делать по образцу, а другие суда, которые больше, делать маниром, каким хотят, только чтоб были укреплены следующим образом:

„Чтоб киль на низ не больше как два дюйма выпущен был, что мелководству не помешает, а крепости прибудет.

„Изнутри чтоб были 3 сатгоута ²⁾, один на середке против киля, и по концам оного к корме и к носу чтоб были большие книсы, которые к штевенам и к килю прикрепить боутами, во всякой конец книсы боута по 3 или по 4, также и весь сатгоут с килем крепить боутами ж через два бакштыкена; также по обе стороны среднего сатгоута еще два сатгоута положить, каждой на половине от среднего сатгоута до борта, а крепить боутами ж чрез 4 или 5 бакштыкен.

„Все которые ко дну и бортам, чтоб притесывали плотно, а не круглыми облонками клали (в чем нет крепости).

„Доски чтоб причерчивать плотно, и чтоб болоней отнюдь не было.

„Лес на суды всегда рубить с ноября месяца, и чтоб меньше года после рубки не делали, а особливо доски хотя бы двух годовалые, а что более, то лучше, дабы высохли; а когда высохнут

¹⁾ П. С. З. Р. И., т. VI, № 4095, и „Указы“, стр. 499—500.

²⁾ Позднейшие „кони“.

и выконопачены будут, то не токмо рассохнутся, но еще от воды разбухнут и конопать славят, а с скобками отнюдь не делать.

„Лифгаты или фанштейнены ¹⁾ чтоб не были тоне 7 дюймов, а что толще, то лучше, дабы концы досок удобнее укрепить было возможно, и крепить железными остроконечными болтами.

„Баркгоуты ²⁾ класть четверугольные, а изнутри против их балак-вегерсы ³⁾ класть и сшивать нагелями сквозь борт; по концам оных к корме и носу класть бугбанты ⁴⁾ и крепить сквозь бугбанты балак-вегерс и баркгоут и внутри росклепывать, внутри класть по два кильвегерса ⁵⁾.

„Где быть маште, тут класть по два дек-балака ⁶⁾ с замками и к ним по концам по два генген-книса к бортам, также внизу, где конец машты, класть по два катспора ⁷⁾ и крепить легерсами к бортам же, а для машты меж оными делать места ⁷⁾, а сатгоут не долбить.

„Еще два декбалака от носу и кормы по одному расстоянием по четверти долины судна класть с книсами ж, а катопоров не класть, или то дается на волю.

„Для ходу вверх чтобы были рұры ⁸⁾, а не веслы, которым длиною в воде надлежит быть три доли широты судна, и чтоб были железные петли и крюки, а для сплавки вниз иметь веслы на корме и носу, как бывало.

„Водолеям не быть, а быть помпам, и дир на боках не прорубать, но чрез борт из помпов лить воду, стоя на палубе.

„4. Делают у Соли Камской ладьи, на которых привозят соль до Нижнего, быть ли им; а ежели быть, какие на оные ладьи положить еще крепости.

Резол. Ладьи крепить таким же образом, как на первой пункт решение учинено.

„Нижегородские жители доносили, делают у них на Керженцах насады (с) скобками, мерою по 20 и 25 сажен, на оном судне работников бывает по 200 человек, и на оных судах из Нижнего в Астрахань возят леса и провиант, а от Астрахани соль до Нижнего; и оные промышленники просят, ежели оные суды оставить, и чтоб им повелено делать большие суды новоманерные, а чтоб без килей.

(Никакой резолюции царем не сделано).

„5. Которое судно образцовое дела Сурмина стоит в Нижнем, со оногo образца суда делать ли для езды в верх Волгою.

Резол. По образцу Сурмина не делать.

„12. Во Тфери стоит образцовое судно, дела Сурмина, против оногo образца суды велеть ли делать, и ежели делать, до каких мест им ходить.

Резол. Разломать.

„6. Которые суды делают в Дединове, до которых им мест ходить.

Резол. Дать волю, куда хотят“.

„7. В Нижнем против образца Дединовского суды велеть ли делать, и ежели делать, до которых же мест им ходить.

¹⁾ Форштейни.

²⁾ В П. С. З. Р. И. очевидная опечатка: *бакгоуты*.

³⁾ Волжские *подтелины*.

⁴⁾ Повидимому, *кницы*.

⁵⁾ В подлиннике, очевидно, ошибочно „кимвегерса“.

⁶⁾ Специальные наделки для укрепления установок (волж. *заклучины* и др.).

⁷⁾ Гнезда.

⁸⁾ Стар. морское название руля.

Резол. Дать волю.

„10 Из Санктпетербургской партикулярной верфи посланы 2 человека из учеников эверсного дела в Новгород и в протчие места до Тфери, делать эверсы, романовки и протчие новоманерные суды, а во оных городах и в знатных селах указы ныне публикованы о сем.

Резол. Которым ходить на Ладожском и Онежском озерах судам, о том уже указ есть, чтоб были прямые морские, а которые только до Ладоги ходят, те каким хотят маниром, только б без скобок“.

И в самом конце указаний (по п. 18-му) снова по данному вопросу:

„На Ладожское озеро никаких судов из Ладоги не пропускать, кроме прямых морских, да рыбных стругов с Волги с рыбою живою“ ¹⁾.

Эти, в высшей степени интересные, резолюции, легшие в основу всего нашего дальнейшего судостроения, были последним актом Петра в его борьбе за создание нового торгового флота,—после них, до самой смерти царя, было издано лишь два-три (отмеченные выше) мелкие указа, предоставлявшие некоторые временные льготы так преследовавшимся им староманерным судам, вплоть до весьма знаменательной резолюции от 14 мая 1723 года: „В Сибирской губернии судов новым манером не строить, а строить по прежнему, какие у них были“ ²⁾. Такая же льгота была дана еще в 1720 году р. р. Сухоне и Сев. Двине указом от 9-го апреля того года ³⁾.

Обозревая всю неравную борьбу царя с народом за реформу речного судостроения, борьбу, в которой одна сторона обладала неограниченной полнотой власти, а другая была сильна лишь своей пассивностью, нельзя не прийти к заключению, что Петром, помимо воздействия власти, были вложены в данное дело огромные усилия и масса знаний и практического опыта. Но, к сожалению, им не всегда учитывались реальные возможности выполнения его повелений и жизненные условия обстановки работ, изменить которые сразу оказавшись непосильным даже для его неукротимой энергии, не останавливавшейся ни пред какими средствами воздействия.

Одно должно признать несомненной и неопцененной заслугой Петра, это—определенную постановку на очередь самого вопроса о реформе торгового судостроения, выяснение недостатков старых его приемов и форм и ознакомление нашей судопромышленности с новыми, более совершенными типами судов, которые и легли в основу всего дальнейшего развития русского судостроения. В частности, очень важное значение имело ознакомление наших судостроителей с конопаткой судов и, на ряду с тем, мероприятия по развитию льняного и пенькового промыслов, имеющих столь важное и широкое значение в судовом деле. По этому поводу, помимо разных сепаратных мер в отдельных случаях, Петром был издан специальный общий указ (от 13 декабря 1715 года), в котором предлагалось, „для всенародной пользы и поживления“, „во всех Губерниях размножить льняные и пеньковые промыслы..., и для того приготавливали б земли и прибавляли сеvu на всякой год“ ⁴⁾.

¹⁾ „Указы“, стр. 595—601, и П. С. З. Р. И., собр. 1, т. VII, № 4141.

²⁾ „Указы“, стр. 651.

³⁾ „Указы“, стр. 192.

⁴⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. V, № 2966.

Важно было также ознакомление с более правильной выделкой судовых якорей, в каковых целях Петр в январе 1719 г. „указал... послать из якорных десятников (Петербургского адмиралтейства) добрых дву человек, одного в Нижней в Городецкую волость, в вотчину Сенатора господина Стрешнева, где есть большою завод якорной; другаго на Тихвину в Мстеры и с ними по одному кузнецу, и дать им пятно (клеймо) с таким указом, чтоб никто никаких якорей не продавал без их пятен, и чтоб они тамо во обоих местах сие дело основали“¹⁾.

Еще важнее были предпринятые Петром в интересах судостроения меры по охране лесов и развитию пилки леса.

Уже в 1700 г., по приказу царя, началась опись лесов в некоторых уездах к югу от Воронежа, именно: в Старо-Оскольском, Яблоновском, Ново-Оскольском, Валуйском, Палатовском, Икорецком и на Усерде²⁾. Указом, данным стольнику Тихову 27 февраля 1700 г., было велено описать леса в Тамбовском уезде и назначить в них сторожей и объездчиков с воспрещением самовольной рубки под страхом взыскания пени по 5 рублей за каждое годное дерево³⁾. В 1701 г. опись распространена на другие уезды Воронежского края⁴⁾.—Нельзя не отметить при этом, что, как и многие другие начинания Петра, его заботы о сохранении лесов вызвали на местах с одной стороны „усердие не по разуму“—вплоть до полного запрещения пользоваться лесом, даже для топки изб, с другой стороны целый ряд злоупотреблений, в особенности в отношении крестьян. В воронежском архиве сохранилась челобитная царю валуйских жителей следующего содержания:

„Великому Государю Царю... бьют челом холопи твои Валуйки города полковые и городовые службы городские и уездные всяких чинов люди.

„В нынешнем, Государь, в 208 году января в... день по твоему Великому Государю указу присланы на Валуйку с Воронежа для описи и меры лесов на корабельное и иных морских судов дела воронежцы Иван да Автомон Стерлеговы и будучи они на Валуйке и в Валуйском уезде делают не против твоего Великому Государю указу, лесу не описывают и не меряют и ездят по уездам для своих взятков, нашу братью холопей твоих бьют смертным боем и грабят и люди их с ножами за нашею братиею гоняются... а которые, Государь, наша братия и детишки наши ездят в лес за дровами для топления изб и они Иван да Автомон с нашей братии и с детишек наших лошадей отнимают и грабят и держат за караулом в одних рубках и морят студеную смертью, и ныне, Государь, мы холопи твои без дров, не топя избушек своих озьябаем студеною смертью...“⁵⁾.

В 1703 г. (указом от 19 ноября) было предписано произвести „во всех городах и уездах“ опись лесов „от больших рек в стороны по 50 верст, а от малых рек, которые в те большие реки впали, а сплавному ходу по ним быть мочно, по 20 верст“, с запрещением рубить в этой заповедной полосе дуб, клен, илем, вяз, карагач, лиственницу и сосну толщиной в отрубе 12 верш. и больше, со взиманием с ослушников штрафа за каждое срубленное дерево, кроме

1) Там же, т. V, № 3283, и „Указы“, стр. 106.

2) Главн. морской архив (Воинский морской приказ № 20).

3) Воронежский архив 7208 г.

4) Главн. морской архив (Воинский морской приказ № 21).

5) С. Благи в: „История русского флота, период Азовский“, прим. 66.

дуба, по 10 руб., за дуб же „и за многую заповедных лесов посечку“ с преданием смертной казни ¹⁾).

Позднее указы о лесах начинают выходить все чаще и чаще, повторяясь иногда по несколько раз в год и захватывая вопрос все шире и глубже, начиная с чисто внешней стороны—пространственных границ действия указов.

Так как дело происходило в период особого увлечения царя Петербургом, то естественно, что первые меры и начались именно с этого района, где было запрещено рубить, под угрозой денежного штрафа и телесного наказания, вышеперечисленные породы деревьев, вообще, всякий лес, годный для корабельного строения, вплоть до „доброего и пластинчатого леса“ (указы от 28 февраля и 25 марта 1715 года) ²⁾.

Но вскоре же район действия указов расширяется.

В 1717 году (указом от 28 декабря) издано уже повсеместное запрещение рубить дубовые леса ³⁾, а через месяц—31 января 1718 г.—это запрещение повторено, с отнесением в частности к Поволжью и с предупреждением о жестоком наказании тех, которые станут рубить, и тех, „кто рубить прикажет“, с вырезанием ноздрей и ссылкой на каторжные работы, при чем вводился особый институт выборных по селам и деревням лесных надзирателей, на обязанности которых возлагалось клеймение заповедных деревьев „особыми пятны (клеймами) с гербом Казанским“ ⁴⁾.

17-го июня 1720-го года последовал чрезвычайно важный указ (изданный правительственным сенатом 20-го июня) о заповедных лесах вообще, объединивший собой все ранее изданные распоряжения и точно формулировавший сущность и пределы запрещения на заповедные леса.

На случай крайней нужды, а именно: „на полозья, на оси и к большим чанам на обручье и на мелечные потребности, на пальцы и на шестерни... и на домовые нужды“, указом предписывалось испрашивать на порубку каждый раз особые разрешения от адмиралтейской коллегии, которая должна была давать в таких случаях разрешительные указы, и потребное количество деревьев отпускатось по наложению на каждое дерево особых клейм („пятен“).

„А буде кто сей указ преступит,—говорилось в конце,—и вышеозначенные заповедные леса рубить будет без указу и без пятен собою (т. е. самовольно), также кто рубить прикажет, помещик или приказчик, и на таких людях брать штрафу за дуб, хотя кто собою и валежник рубить будет, по пятнадцати рублей за дерево, а за прочие леса по прежнему указу по десяти рублей за дерево, а за многую заповедных лесов посечку, учиня наказание, вырезав ноздри, ссылать на каторгу“ ⁵⁾.

9-го февраля 1720 года еще раз повторено предупреждение о „казни“ без пощады виновных в порубке „заповедных рощей и лесов“ с приведением ряда примеров о потерпевших уже жестокое наказание вплоть до „вечной“ ссылки. ⁶⁾ Позднее, указом 22 сен-

1) П. С. З. Р. И., собр. 1, т. IV, № 1950.

2) Там же, т. V, № 2890, и „Указы Петра Великого“, стр. 35—36.

3) Там же, т. V, № 3057.

4) Там же, т. V, № 3149, и „Указы“, стр. 74—75.

5) Там же, собр. I, т. V, № 3391, и „Указы“, стр. 126—127.

6) Там же, т. VI, № 3509, и „Указы“, стр. 170—171.

тября 1720 года, за рубку дубового леса „в ближних от Санкт-петербурга Провинциях“ была назначена даже смертная казнь ¹⁾:

27-го мая ²⁾ 1720 г. издан специальный указ „о нерубке лесов заповедных и прикосновенных к оным“ в Астраханской губернии и, вообще, по низовому Поволжью, где только за два месяца перед тем, 28 марта, было разрешено рубить всякие леса, „понеже оные места от тех лесов, где на корабельное строение готовится, в дальном расстоянии“ ³⁾. Интересно отметить, что оба эти указа через 2 года, 10 июля 1722 года, были сведены сенатом в один запрети-тельный указ, при подписании которого Петром, против заключи-тельных слов, что за пределами заповедной черты рубка леса невоз-бранна, была сделана собственноручная приписка: „Не рубить и дале указного места, понеже не везде можно усмотреть, того ради зайдуть и в указное место“ ⁴⁾ (позднее исключение было сделано только для калмыков „Аюкина владения“, которым, по указу 9 мая 1723 г., было позволено рубить в местах их кочевья всякий лес, кроме дубового, свободно, дубовый же в случае нужды с разрешения астраханского губернатора) ⁵⁾.

Наконец, 6-го июня 1722 года дан сепаратный указ „о нерубке самовольно леса“, под угрозой штрафа и наказания, „от устья Оки вниз, как по Волге, так и по всем рекам, которые в оную впали“ ⁶⁾.

До чего доходили заботы Петра о сохранении лесов, можно судить по тому, что особыми указами были воспрещены: рубка леса на дрова „толще пяди в отрубе“ (указ 20 марта 1722 г.) ⁷⁾, изгото-вление „выдолбленных гробов из соснового лесу“, „который в отруб от корени до двенадцати вершков“ (с позволением „делать, хотя и сосновые, только из досок шшивные и ниже оной указной меры“ ⁸⁾ и погребение кого бы то ни было в дубовых гробах) ⁹⁾.

Запрещения были так строги, что выполнение указов доводилось иногда на местах до абсурда, и леса запрещалось рубить даже на судовое строение, для которого они и сохранялись. В связи с этим, напр., в Заонежьи и во многих „протчих местах“ судостроение остановилось совсем, и потребовалось издание особого разъяснитель-ного указа, „чтоб леса, потребные на строение указных судов, рубили по прежнему без запрещеня, и остановки в строении судов не было“, „понеже для сбережения лесов на судовое строение сей заказ (т. е. запрещение их рубки) и учинен, а не для остановки их“ ¹⁰⁾.

В 1722 году (указом от 6-го апреля), вместо прежних выборных надзирателей за лесами, о которых говорилось в указах 1717 и 1718 гг., был введен „для особливого смотрения и бережения лесов“ особый институт казенных смотрителей, названных вальдмейстерами, во главе с обер-вальдмейстером и „под (общей) дирекциею Адмиралтейской Коллегии“, а в конце следующего 1723 года для обер-вальдмейстера была составлена подробная инструкция, объединившая в себе все ранее изданные указы о лесах и утвержденная царем 3-го декабря

¹⁾ П. С. З. Р. И., т. VI, № 3646.

²⁾ По „Указам“ 26-го.

³⁾ „Указы“, стр. 207—208.

⁴⁾ „Указы“, стр. 475.

⁵⁾ „Указы“, стр. 647.

⁶⁾ П. С. З. Р. И., т. VI, № 4028.

⁷⁾ Там же, т. VI, № 3922, и „Указы“.

⁸⁾ Там же, т. VII, № 4158, и „Указы“, стр. 619.

⁹⁾ Там же, т. VII, № 4377, и „Указы“, стр. 747.

¹⁰⁾ „Указы“, стр. 635.

1723 года. Инструкция состояла из 28 глав или параграфов, которые говорили:

1. О присяжной должности (присяга вальдмейстеров);
2. О реках, по которым в указных и за указными верстами (от больших по 50 и от малых по 20 верст) заповедного леса не рубить (из рек названы: Волга, Ока, Днепр, Двина, „что впадает в Балтийское море“, и другие, большие и малые, „которые в те знатные реки, также в Ладожское и Ильмень озера впадают, и можно ими леса сплавливать летом или в полую воду“; к заповедному лесу отнесены: дуб, илим, вяз, ясень и толстая сосна—„от корени в диаметре в 12 вершков и больше“);
3. О определении вальдмейстеров (штат);
4. О описи заповедных лесов (с „учинением“ ландкарт в 3-х экземплярах, из коих один для самого вальдмейстера, второй для вальдмейстерской канцелярии и третий для сената);
5. О росписании в смотрение лесов (между лесными надсмотрщиками, подчиненными вальдмейстеру);
6. О смотреии тех лесов вальдмейстерам и лесным надсмотрщикам;
7. О описи прежних засек и засечных земель и угодей;
8. О бережении засек;
9. Каким образом позволение чинить в рубке из заповедных лесов;
10. На какие казенные дела и домовые нужды давать позволение („к корабельному строению, на артиллерийские, на слюзные и канальные, к городовым и домов Его Величества и к прочим казенным строениям, к мануфактурным и фабричным заводам, как к казенным, так и к отданным по привилегиям на откуп, также на домовые необходимые нужды кроме хоромного и дворового строения и погребов“);
11. Из каких заповедных лесов давать позволение;
12. О свободной рубке лесов на строение торговых кораблей и прочих судов;
13. Об отпуске за море маштовых дерев и лесов;
14. О расчистке лесов;
15. О подчистке в рощах и о пересадке в сады из заповедного дерева;
16. Незаповедные леса в указных и за указными верстами (дуб) рубить без объявления у вальдмейстеров и надсмотрщиков;
17. О лесах по Двине и по другим рекам, впадающим в Белое море;
18. О снимании дубовой коры к кожевным делам;
19. О бережении рощей и лесов от пожегу и других напрасных трат;
20. О запрещении делать дубовых и сосновых (долбленых) гробов;
21. Каким образом для довольства заводов леса распорядить;
22. Из заповедных лесов при всяких заводах на дрова не рубить;
23. Молодой лес запускать в тех местах, где готовится дуб на корабельные дела;
24. О рубке лесов калмыкам;
25. О штрафах за рубку заповедных лесов (от „5 рублей за пень“ до смертной казни, определенной за поджег леса или степи);
26. О отпущении в штрафах для приключившихся в дороге нужд (поломка оси, оглобель и пр.);

27. О употреблении (порубленных) отписных заповедных лесов на казенные и прочие указные дела, дабы праздно не лежали;

28. О содержании в вальдмейстерской канцелярии дел и книг ¹⁾.

Таким образом, это был целый кодекс о порядке сохранения лесов и борьбе против их расхищений, в конце концов, с огромными усилиями, достигавший известных результатов.

Хуже дело обстояло с пилкой леса, так как здесь одними приказами и строгостью, без лесопильных заводов и пиловочных инструментов, ничего сделать было нельзя. Учитывая это, Петр устраивал казенные пильные заводы (особенно при адмиралтействах) и всячески поощрял в этой области частную предприимчивость. Так, когда братья Федор и Осип Баженины, по особо дарованной им 10 февраля 1693 г. царской грамоте, построили по немецкому образцу пильную мельницу на речке Вавчуге, притоке Сев. Двины (в 83 в. от Архангельска и в 13 в. от Холмогор), для продажи пильных досок, как местным русским людям, так и за границу, царь в этот же год лично поехал на Вавчугу, осматривал лесопильный завод, хвалил его хозяев и даже посетил их на дому ²⁾. Позднее он был у них еще два раза, при каждой поездке в Архангельск, дал им разрешение на устройство, на ряду с казенными, частного судостроительного завода с правом ежегодно вырубать до 4000 годных на кораблестроение дерев, пожаловал старшему Баженину почетное звание корабельного мастера и особой жалованной грамотой (от 2 февраля 1700 г.) освободил обоих братьев на все время занятия судостроением от всяких выборно-общественных служб и личных повинностей. „В наши Великого Государя службы,—говорилось в грамоте,—Мы Великий Государь выбирать и в посылки посылать (Осипа и Федора Бажениных) не указали; матросов, шхиперов и штурманов и русских людей, которые похотят на кормах служить, принимать и держать им свободно и от того корабельного дела ни куда отнюдь не имать“ ³⁾.

Позднее, в 1721—1723 гг., Петром,—несомненно, не без намерения поощрить пилку леса,—было разрешено „Новгородским и Псковским дворянам“ и „Нарвским жителям и дворникам“ рубить сосновые леса по рекам Луге и Плюсе „на брусье и на пилованье досок, также на машты в указную меру“, для свободной продажи изделий ⁴⁾.

Наконец, в декабре 1723 г., в инструкцию обер-вальдмейстеру было определено внесено указание, что отпуск дубовых деревьев на судостроение может допускаться лишь под условием, что постройка будет производиться из пильных, а не топорных досок ⁵⁾.

Такова роль Петра I-го в истории нашего речного судостроения, которое в сущности только с него начало усваивать успехи в этой области Западной Европы и развиваться постепенно, в особенности на Волге, в великое национальное дело.

Однако, тотчас после смерти Петра дело реформы судостроения, как и многие другие его начинания, надолго замерло. Первые преемники его, не обладавшие ни его знаниями и опытом, ни его энергией и настойчивостью, или совершенно не касались вопросов судо-

¹⁾ П. С. З. Р. И., т. VII, № 4379, и „Указы“, стр. 759—772.

²⁾ К. Молчанов: „Описание Архангельской губернии“, изд. 1813 г.

³⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. III, № 1749.

⁴⁾ Там же, т. VII, № 4315, и „Указы“, стр. 704. См. также указы от 23 февраля и 5 декабря 1721 г. и 13 марта 1722 г.

⁵⁾ Там же, т. VII, № 4379, и „Указы“, стр. 766—767.

строения, в особенности на далекой от них Волге, или, просто, повторяли в отдельных случаях указы Петра, или же делали определенные отступления от них назад.

Так, Екатерина I только два раза обмолвилась по этим вопросам коротенькими указами, из которых один (от 3-го июня 1725 г.), был повторением ноябрьского указа 1724 г. с прямой ссылкой на него в самом заголовке: „О позволении, по указу 1724 г. ноября 10, привозить из Ладogi в Санктпетербург на старо-манерных судах бревна и доски“¹⁾, другой (от 7 июня того же года), относившийся главным образом к Волге, разрешал „на староманерных судах посрочить впредь на три года возить из Астрахани соль бузунь, также хлебные запасы, соль и железо, медь по Волге и по другим рекам токмо до Ладожского озера“, прибавляя, однако, при этом, подобно указам Петра: „а в народ указами публиковать, чтоб между тем указные суда, конечно, делали без всякого отлагательства, понеже по прошествии того срока на таких староманерных судах как соли, так и никаких припасов под жестоким штрафом и наказанием возить будет не повелено“²⁾.

В царствование Петра II было издано три указа: от 30 сентября 1727 г. (печатан 20 октября), от 18 апреля 1728 г. и от 31 августа того же 1728 г.

Первый указ содержал довольно краткое разрешение пропускать в Санктпетербург всякую посуду, деревянную и глиняную, а также укус, овощи и сено, „на барках, не прорубая в Шлюссельбурге (их) боков, а на мелких водовиках и лодках без всякой остановки и задержания“³⁾.

Второй указ был кратким подтверждением первого⁴⁾.

Третий, — „о делании новых гекботов, галиотов и плоскодонных судов, с назначением, в каких водах какие суда к плаванию могут быть допускаемы“, — был вызван целым рядом ходатайств со всех концов государства о разрешении разных отступлений от предписаний Петра I и давал подробные указания о постройке судов в разных районах, в общем повторяя первоначальные требования, в некоторых же случаях действительно давая льготы и удовлетворяя ходатайства просителей.

Во вступлении указа говорилось:

„Понеже Нам, Императорскому Величеству, учрежденная Наша Комиссия о Коммерции всеподданнейше доносила, что разных городов купецкие люди просят, ко удовольствию своего купечества, новоманерные суда, для хода по рекам Волге и иным, делать одни дны с скобками; а Псковичи, для ходу же по реке Великой к Нарве, старым манером, поморские жители для ловли морских зверей и рыб о деле старым же манером и о прочем: того ради Мы, Императорское Величество, Всемилостивейше указали, о тех судах всем Губернаторам и Воеводам и прочим, кому где оные дела в смотрение поручены, поступать по нижеследующему“..

Самый указ разделяется на 8 отдельных параграфов: 1) „О судах, кои ходят по морю Каспийскому; 2) „О эверсах и романовках и прочих судах, кои ходят между Нижним и Астраханью“; 3) „О плоскодонных же судах, кои ходят от Нижнего в Верховые

1) Там же, т. VII, № 4744.

2) Там же, т. VII, № 4753.

3) П. С. З. Р. И., соб. I, т. VII, № 5170.

4) Там же, т. VII, № 5265.

города и от Орла, от Твери, Ярославля и других мест»; 4) «О судах и плотях, кои с нынешнего года Ладожским каналом проходить до Санктпетербурга будут»; 5) «О судах на Ладожском и Онежском озерах»; 6) «О судах, которые от Пскова к Нарве»; 7) «О судах по Белому или Мурманскому морю»; 8) «О заготовлении лесов на суда».

Второй (самый большой по объему) параграф, относившийся к Волге, представлял из себя буквальную перепечатку Петровской резолюции на «донесение» интенданта Потемкина от 11 января 1723 г., с пропуском трех-четырех незначущих слов и некоторым исправлением орфографии иностранных терминов.

Однако, повторяя Петровские требования о постройке эверсов и романовок, «кои для хода по Волге и на море годятся», указ делал определенное отступление для других судов, «которые делаются плоскодонные, для хода по Волге между Нижним и Астраханью»: на этих судах, как равно и на судах, предусматриваемых параграфом третьим, разрешалось делать, согласно ходатайств, «одне дны с скобками», сохраняя все остальное устройство по Петровским указам.

Формальным мотивом для такого разрешения было неумение (или трудность) переворачивать плоскодонные суда для ремонта днищ, а по существу дело сводилось, повидимому, к неумению тогдашних судостроителей хорошо конопатить, при чем конопать часто выбивалась из днищ, и суда давали течь, а также к употреблению в судостроении сырых и грубо отесанных топорных досок.

Последний параграф (8-й) содержал также буквальное повторение резолюции Петра от 11 января 1723 г. на первый вопрос Потемкина, с заменой лишь последних слов о категорическом воспрещении делать суда с скобками, хотя бы и из сухого леса, советом беречь лес, «сколько возможность допустит», от дождевой воды, сохраняя его «до самого употребления в дело под кровлями»¹⁾.

В почти 17-летнее царствование Анны Иоанновны состоялось 7 высочайших повелений, касавшихся речного судостроения.

Первое, в указе от 4 августа 1731 г., повторяло предписание делать барки для прохода Ладожским каналом шириной в 4 сажени и меньше²⁾.

Второе последовало по докладу сената от 19 июня 1734 г., в котором говорилось «о строении судов при Астраханском порте для «Астраханской Экспедиции». Доклад интересен, как первая, хотя и очень скромная и осторожная, попытка отнестись критически к распоряжениям в области судостроения «блаженные и вечно достойная памяти Его Императорского Величества Петра Великого» на основании отзывов специалистов-судостроителей на местах. Сенат, согласно донесения «обретающегося в Астраханском порте капитана Калмыкова», предложил заменить часть строившихся в Астрахани по повелению Петра I-го гекботов другими судами, так как «гекботы по состоянию тамошних мест пропорциею не весьма способны, ибо оные глубоководны и за тем во всех местах с полным грузом ходить не могут, от чего в завозе отправляемых в тот корпус провиантов и других материалов и припасов чинится умедление». Капитан Калмыков предлагал заменить гекботы гальотами «длиною по 75, шириною по 20, а глубиною по

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. VIII, № 5327.

²⁾ Там же, т. VIII, № 5325.

10 фут, однакож, по рассуждению Коллегии (сената), для транспорту людей тамо содержать надлежит меньшую часть гекботов, ибо на них людям лучшей покой в транспорте находится, а ради завоза привиантов и других вещей иметь большую часть шмаков, которые в пропорцию были длиною по 77, шириною 21½, а в интрюме глубиною по 10 фут, которые могут быть пред гальотами мелководнее, ибо грузом будут ходить не более 8 фут, а поклажи в тех шмаках можно уместить, против гекботов, с малым уменьшением; еще ж и людей для управления по числу, сколько на гекботы употреблялось, более не требовательно, как вполы, к тому же против гельотов поклажа в тех шмаках будет с немалою прибавкою, а комплект служителей равной, от чего не малая в них польза, как пред гекботами, так и пред гальотами будет».

Доклад был утвержден императрицею ¹⁾.

Третье повеление, в указе от 5 июля 1734 г., устанавливало осадку груженых судов для верхней Волги и системы в полуку вешенную воду в 1 арш., а «по высокой мере» в аршин с одним вершком, в межень от 14 до 10 вершков и меньше ²⁾.

Четвертое повеление, в указе от 14 мая 1736 г., данном адмиралтейской коллегии, трактовало в бесконечный раз о злосчастных староманерных судах, на которых разрешалось привозить в Петербург «всякие материалы» в течение одной навигации 36 года и при условии, «чтоб таких судов чрезмерно не нагружали и на боках окон не прорубали и в таких местах, где мореходные суды проход и пристань имеют, не становили».

Указ заканчивался обычным предупреждением:

«А впредь на таких староманерных судах провоз весьма запретить, и тех, кто, не взирая на Наши указы на таких судах что сюда в будущем лете провезет, те их суды со всем, что на них будет, конфисковать, о чем всем купцам и подрядчикам, кто при здешнем порте торги и наряды имеют, объявить, и всем публиковать, чтоб ведали и заранее такие новоманерные суды, на каких сюда тяжкие вещи возить позволено, строили» ³⁾.

Пятое повеление, от 21 мая 1737 г., являлось повторением предыдущего, распространяя льготу, данную староманерным судам, на новый год и в то же время предлагая объявить купцам «с подписками, дабы они к предбудущему лету всемерно для возки камня, кирпича, извести и плиты построили новые романовки по образцу, каков сделан в 721 г., и чтоб прямо, а не именем только против указа и образца были сделаны» ⁴⁾.

Шестой была высочайшая резолюция по «доношению» «комиссии от строений» от 25 мая 1738 года, предлагавшая комиссии, в целях пропаганды новоманерных судов, построить их, «сколько она комиссия заблагорассудит, на партикулярной верфи казенным коштом, и те новоманерные суда промышленникам продавать по истинным ценам, во что оные станут, на готовые деньги; а кто из них купить не в состоянии, тем в наем отдавать, чтоб та цена, во что такие суда станут, со временем в казну возвратилась». Эта любопытная мера, как усматривается из одного дальнейшего

¹⁾ П. С. З. Р. И. собр. 1, т. IX, № 6590.

²⁾ Указ этот не вошел в П. С. З. Р. И., но упоминается в указе Екатерины II от 20 марта 1773 г. (т. XIX, № 13963).

³⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. IX, № 6961.

⁴⁾ Там же, т. X, № 7259.

доклада комиссии, не получила осуществления на практике, так как партикулярная верфь отказалась от постройки судов, ссылаясь на отсутствие материалов и на то, что специально для постройки новоманерных судов, по указу Петра 720 года, «учреждены были партикулярные верфи в Ладоге, на Паше, в Заонежье, на Мегре и на Свири в удобных местах, в которых строены всякие суда и морские, и для того строения посылаемы были от Адмиралтейства мастера; а ныне-де в тех местах промышленники строят всякие суда своим коштом и к тому судовому строению заобычайны». Самая резолюция императрицы,—очевидно, по той же причине непроведения ее в жизни,—не нашла даже себе места в П.С.З.Р.И., и мы узнаем о ней лишь из случайного упоминания в указанном втором докладе комиссии—от 4 апреля 1739 г.

Этот последний доклад, трактовавший специально «об изготовлении новоманерных судов для возки материалов на производящиеся в С.-Петербурге строения», очень интересен, как уже вполне определенная критика распоряжений Петра I, обставленная целым рядом мотивов и доказательств, взятых непосредственно из практики судостроения. Он начинается краткой справкой об указах и распоряжениях императрицы по поводу староманерных судов, при чем приводит, между прочим, и вышеозначенную резолюцию по «доношению» от 25 мая 1738 года. Переходя далее к новоманерным судам, комиссия прежде всего указывает их нормальные размеры (по присланным с мест построек моделям): «романовка-де длиною по оформштевень 110, ширина 24 фута, грузу подымет 15 ластов, а эверсы длины 47, ширины 13 фут, грузу подымет 7 ластов»; наконец, еще более мелкие шхерботы «от 40 фут и ниже», при чем комиссия, вслед за строителями на местах, отдает безусловное предпочтение романовкам, определяя их приблизительную стоимость в местах постройки до 300 руб., а срок службы, «с малою починкою», до 5 лет.

Уже здесь сказывается известное критическое отношение к распоряжениям Петра,—как известно, усиленно пропагандировавшего немецкие эверсы. В дальнейшем критика сказывается определенной и резче.

Ссылаясь на опытных практиков судостроения—«яхтового дела мастера Арсеньева» и «адмиралтейского ведомства корабельного подмастерья Козьму Острцова», комиссия решается с своей стороны рекомендовать для распространения совсем другие типы судов, на которых останавливается довольно подробно, выясняя их сравнительные достоинства. Суда эти: шхойты и «с прибавочными крепостями» барки и осташковки или осташковские струги, т. е. вид того же барочного типа.

Шхойты особенно рекомендуются для возки тяжелых строительных материалов: камня, кирпича, извести и проч., главным образом по глубоким и бурным водам вроде Ладожского озера и даже по Балтийскому морю от Ревельского порта до Выборга, при чем предусматриваются «дву пропорций» — большие и малые и с различным устройством подводной части для разных районов плавания и б) «с плат-боденом», т. е. с плоским днищем, — для крупных рек и каналов. Размеры больших шхойтов определяются комиссией до 85 фут. в длину, до 24 в ширину и 9½ фут. в глубину (в интрюме); грузоподъемность, на осадке до 5 фут., в 120 ластов; малые — до 64 фут. в длину, до 18 в ширину и 8½ в глубину, грузоподъем-

ностью на той же осадке, что и большие, до 5 фут. Стоимость судов. исчисляется в Петербурге: «1-е, со округловатыми кименами большой пропорции из нового леса от 250 до 300 рублей, а из барочных лесов, с прикупкою некоторого числа нового леса, от 170 до 200 рублей; малой пропорции из нового леса от 190 до 220 рублей, из барочного леса от 120 до 170 рублей; 2-е, с платъбоденом большой пропорции из нового леса от 230 до 280 рублей, из барочных с прикупкою новых лесов от 160 до 210 рублей, из барочных лесов от 120 до 150 рублей». Стоимость судов в провинциальных судостроительных пунктах значительно меньше. Состав команд на судах в ходу не больше 8 человек на больших и до 6 человек на малых. Срок службы—5 лет «до большой починки» и 7 лет «до конечной разломки».

Барки и, вообще, суда «барочного фасону» наиболее «способны», по мнению комиссии, для «малых рек и каналов», в частности для верхней Волги от Рыбинска и для систем до Петербурга, но, чтобы они могли здесь вполне безопасно проходить в порогах, их нужно строить «добрым мастерством». Это доброе мастерство описывается далее подробно: «дабы пазы досок были зело плотно счерчиваны и конопати была пеньковая в две пряди, а не лычные и не скобичные, и сделать такие барки длиною чрез штевни 91 фута, шириною 24 фута, глубиною от верхнего края быкштока до верхнего края борга 5 фут, а крепости положить: 1) затгоуты на быкштоки нарубить на $1\frac{1}{2}$ дюйма и чрез три быкштока крепить гвоздьми железными свозь затгоут и быкшток до донных досок; 2) фор нахтер штевень укреплять книсами, причертя к затгоуту и к штевням, и крепить железными болтами разгибными, толщиною в диаметре в $\frac{3}{4}$ дюйма, числом оных болтов по 6 в каждой книсе; 3) в носу для опасности приражения к берегам, что обыкновенно случается во время сплаву на порогах и на быстротекущих реках в полую воду, класть по два бугбанда, размеряв от верху бортов на 3 части, скрепя оные ж болтами; 4) такой же пропорции бархоуты и изнутри лифгоуты на кокоры нарубить, дабы во время спусков чрез пороги суда растягивать не могло; 5) для опасения мелей и порогов внутри оных судов на подобие катспоров и бандов класть по дну судна поперек оных нарубные; 6) на затгоут и к бортам положить стопами на озды ветьми книсы, в которые крепить болтами такой же пропорции в каждую по 4 болта, а концы гвоздьми железными; 7) концы досок к обоим штевням крепить железными гвоздьми, долготою чтоб были в $2\frac{1}{2}$ толщины досок; 8) для тягости груза по верх бортов нарубить по семи озд в сквородник, крепя концы к бортам книсами с бортами, или большими гвоздьми, в каждую кнису по 5 болтов, дабы тягостию груза бортов внутрь не вжимало и тем пазы у досок для ослабления конопати не раздавало, от которого-де ослабления не известные во оных судах течи приключаются». Грузовая осадка судов не должна превышать $3\frac{1}{2}$ футов.

Цены простых барок, обычной постройки, определяются комиссией очень низкие, что также отмечается, как немаловажное преимущество пред дорогими Петровскими судами. «Такие де барки, — пишет комиссия, — покупались с деревянными инструментами без якорей и парусов в прошлых годах во Твери от 17 до 20, в Рыбной слободе и на Гжатской пристани и по Мсте реке от 20 до 25, в Торжку от 25 до 30 рублей; а в 738 году на Гжатской пристани по 30, в Рыбной слободе от 45 и до 50, во Твери от 25 до 40, на Мсте по 30 рублей и выше и в Торжку по вышеописанной прежней

цене». Упомянутые «прибавочные крепости» барок определяются комиссией «по Санктпетербургской цене» от 15 до 20 рублей.

К барочному же «фасону» относятся коломенки, о которых комиссия вслед за расценкою барок сообщает: «Да справкою из Генерал-Берг-Директориума показано: по присланному-де из Канцелярии Главного Правления Сибирских и казенных заводов штату, коломенки, на которых железо привозится, обойдутся с лодкою при пристанях по 48 рублей по 32 копейки».

Осташковки или осташковские струги отнесены комиссией к специально волжским судам среднего волжского плеса—от «Нижегородского и Ярославского уездов до Рыбной слободы», при чем по общеупотребительным своим размерам и техническому устройству они «грузом в воде ходят глубже барок и в порогах и в мелких реках и на каналах в проходе не таковы могут быть способны, как барки». Для усовершенствования их конструкции и особенно для прохода чрез пороги по пути в Петербург комиссия полагала необходимым, кроме одинаковых с барками условий «плотного счерчивания» пазов и пеньковой конопатки, еще выполнение следующих условий: «Осташковские струги должны быть длиною чрез штевни по 70 фут, шириною по 20, глубиною от верхнего края быкштока до верхнего края борта 6½ фут, и для лучшей безопасности в сплавах чрез пороги и для тягостей груза надлежит к ним крепостей прибавить же, а именно: 1) поверх бортов для связей положить по 5 озд и врубить оные чрез борты в сковородник, укрепя к бортам книсами с болтами или с железными гвоздями, в каждую по 5 болтов, диаметром 5/8 дюйма; 2) в носу и корме связать штевни с затгоутами кокорами, укрепя железными болтами в каждую по 6 баутов, толщиной в диаметр по 3/4 дюйма; 3) для опасности мелей и мелких порогов на дне положить поперек по 3 озды, связав оные с бортами кокорами, кореньями на озды, а стопами к бортам, и укрепить болтами вышеобъявленной же толщины, в каждую по 4 болта; 4) в носу положить по два бугбанда и укрепить болтами такой же толщины, во всякой бугбанд по 5 болтов; 5) концы досок у обеих штевней должно укрепить железными корабельными гвоздями, длиною чтоб были не меньше в 2½ толщины досок; 6) бортовые внутренние и наружные доски, також и бархоуты, дабы в порогах не растягивало, нарубить на кокоры по 1½ дюйма, а затгоуты и бугбанды и озды по дну должно крепить железными же болтами, а концы досок у штевней—гвоздями, как выше изображено, токмо во оных класть для опасности от грунтов по 4 озды, разделяя длину судна на 5 частей для лучшего наблюдения от мокроты извести, на оных быть надлежит легким доскам с такими ж поверхними оздами, к ним же делать руры в четверть ширины судна». При выполнении всех этих условий грузовая осадка судов в большинстве случаев не должна превышать, как и осадка барок, 3½ фут.

Стоимость простых осташковских стругов такая же, как и барок. прибавочные «крепости» по петербургским ценам определяются комиссией от 14 до 17 рублей. «И с показанными крепостями,—заканчивает комиссия,—могут объявленные осташковские суда для привозу от береговых островов дикого камня безопасно действовать и оными же можно возить известь и плиткой камень от Новагорода с рек Волхова и прочих, кроме Мсты».

После приведенного описания рекомендуемых судов комиссия подробно останавливается на их преимуществах по сравнению с

Петровскими типами. Эта часть доклада так интересна, что мы приведем ее почти полностью:

«И понеже поданным в Кабинет Вашего Императорского Величества из Главной Полиции в прошлом 1738 году вышеобъявленным доношением представлено, что из промышленников многие не точию новоманерных судов строить, но и промысла де им иметь нечем, а по вышеописанной сообщенной в Комиссию из Главной Полиции ведомости показано у промышленников староманерных судов числом больше новоманерных, и тех новоманерных судов требуют вновь только четыре человека по одному (и по взятым в Комиссию у разных кирпичных промышленников сказкам усмотрено, что из оных многие на заводах своих к строению кирпича заготовляют в год по самому малому числу), а реченные новоманерные суда романовки, по известию из Конторы партикулярной верфи, постройкою становятся в высокую цену, да и оных де судов казенным коштом строить той партикулярной верфи нечем; а по вышеописанным, от промышленников же взятым, известиям многие к строению потребные материалы, железо, да алебастр. привозятся из Сибирских городов и из Нижнего и от Гжатской пристани, и с тем грузом, також известью и плитою, которые берутся по Мсте и по другим разным рекам, некоторым должно проходить чрез Боровицкие пороги, а к оному ходу те новоманерные романовки, ради глубоководства оных, неспособны и негодны; ибо на тех порогах, також де, как на Мсте, так и на прочих реках на песчаных косах и мелях вода бывает, а паче в межень, самая мелкая, чего ради потребно быть плоскодонным судам, которые бы ходили с грузом по воде не глубоко. да и оному ходу те новоманерные суда будут неудобны, для того потребно, чтоб борты были низкие, а править по тесме, чего на высокобортных неспособно; к тому ж оными судами за препятствиями порогов кверху подняться не можно, а принуждены будут промышленники те суда, по приезде в Санктпетербург, продать бесценно, а те свои убытки будут накладывать на привозные материалы, от чего может учиниться в тех материалах дороговизна; а обыватели, кои ныне каменные строения, по силе указа, строить должны, примут не малые убытки, також и в постройке многих потребных казенных каменных же строений казне будет излишний не малой же кошт, да и таких новоманерных романовок покупать все промышленники не в состоянии и от того в привозе оных материалов может быть недостаток». Иное дело со шхойтами, «которые постройкою против новоманерных романовок могут ценою обойтись дешевле, а промышленникам будет гораздо выгоднее, для того те шхойтовы суда, как показывает реченной же корабельной подмастерье Острцов, грузу подымать будет против романовок всемерно больше».

В виду всего вышеизложенного комиссия ходатайствует «всемиловитейше указать впредь, которые тяжелые товары, железо, известь, плиту и алебастр, надлежит возить Боровецкими порогами и из других за Новымгородом и выше Волховских порогов мест, для избежания в материалах дороговизны и как казенного излишнего кошту, так и обывателям убытка, позволить впредь привозить на барках и осташковках, деланных с вышеуказанною в представлении корабельного подмастерья Острцова крепостию, и о постройке к 740 году оных судов как на Гжатской пристани, так по Мсте и по Тверце рекам, в Нижнем Новгороде и в Рыбной слободе, також и в Осташкове, послать из Правительствующего Сената

указы; а для показания в деле тех судов, покуда находящиеся в тех местах мастера к тому обучатся, отправить от Адмиралтейской Коллегии, по рассуждению оной, искусных и заобычайных к тому делу людей.... А для привозу таких же материалов из тех мест, которые за Ладожским озером и ниже помянутых Волховских порогов.... впредь кроме мореходных судов и романовок строить, против вышеписанного же корабельного подмастерья Острцова представления, шхойты».

В заключение комиссия останавливается на «староманерных» судах и, принимая во внимание невозможность тотчас заменить их, просит еще раз разрешить перевозку в них разного рода строительных материалов до Петербурга. отнюдь, однако, не позволяя обратного плавания из столицы под угрозой отобрания судов со всем грузом в казну и, сверх того, «подлым» людям штрафа в 10 рублей и телесного наказания, а «знатым» — штрафа «втрое». В случае же гибели и потопления судов, за «небрежением их или за худобою и чрезвычайным грузом», «то не точию оныя со всеми потопленными материалами вынимать промышленникам, чьи те суда, своим коштом; но и сверх того с таких промышленников за неисполнение по указу взять штрафа за каждое судно по 30 рублей; буде же которое судно потонет на фарватере, где весьма глубоко, и за тем оным промышленникам своими снастями их вынимать будет невозможно, и такие вынимать казенными снастями; а с тех промышленников за ту выемку взять деньги, что наллежит сверх вышеописанных штрафных денег».

К докладу были приложены чертежи рекомендуемых судов, сделанные подмастерьем Острцовым.

Надо думать, что сама комиссия придавала своему докладу очень важное значение и боялась за его исход,—об этом можно заключить по обилию и чрезвычайной тщательности доказательств и обоснований его главных мыслей. Повидимому, и царица не без колебаний утвердела его, что чувствуется и в ее резолюции, состоявшейся 4 апреля 1739 г.: „По сему доношению, для объявленных резонов, позволить нынешнего года летом всякие тяжелые к строениям материалы возить на прежних староманерных, а у кого есть и на новоманерных судах; а впредь о строении новоманерных судов для возки таких материалов по учиненным чертежам и о прочем быть по мнению Комиссии от строений; однако ж напредь опробовать, во что какое судно станет“¹⁾.

Как мы увидим дальше, осторожность не была лишнею, так как комиссия, справедливо указывая на промахи Петра и несогласованность его требований с жизнью и практическими условиями плавания, сама впала в тот же грех, и жизнь вскоре же отвергла большую часть ее предложений.

Как бы то ни было, но престиж непогрешимости Петра в вопросах речного судостроения был, очевидно, поколеблен не только в судостроительных кругах и у судоводцев, которые сразу отнеслись ко многим новшествам заграничного происхождения, не согласованным с местными условиями, отрицательно, но и в Петербургском центре, вплоть до самого правительства.

За то все более правильным и настоятельным с течением времени признавалось правящими кругами другое стремление „царя-плотника“—улучшить материал для судостроения путем сохранения

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. X. № 7789.

отборных лесов и замены „топорных“ строительных материалов пильными.

Правда, уже Екатерина I, всего через год после смерти Петра, пошла в этом отношении на ряд уступок от суровых указов своего супруга, но во всяком случае существо его требований оставалось непоколебимым и неизменным. В указе от 30 декабря 1726 г. (опубликов. 9 января 1727 г.) было объявлено, что Ее Императорскому Величеству известно учинилось, что в народе от Валдмейстеров и лесных Надзирателей великая тягость состоит, в том: 1) По инструкции, данной им Валдмейстерам, леса заповеданы по большим рекам по 50, по малым, которые в те реки впадают. по 20 верст в стороны, а те реки так между собою течение имеют в малом расстоянии, что ежели по той инструкции счислять, то едва может ли где сыскаться свободное место, где б было не заповедано; но тогда, при сочинении той инструкции, о том было не известно. 2) Во многих местах заповедано в таких, в которых леса годные к Адмиралтейству хотя найтись и могут, токмо из тех мест к рекам возить и водою сплавливать ни к которому Адмиралтейству невозможно, от чего никакой Государственной пользы, кроме народной тягости, быть не может. 3) Понеже Валдмейстерам и их подчиненным жалованье брать повелено из штрафных денег, которые во взятые будут за порубку без указа тех лесов; того ради оные и их подчиненные, для своей пользы приметываясь к народу, чинят обиды и кладут и правят великие штрафы и за такую порубку лесов, за какую бы по указу брать не надлежало, и в том крестьян держат в тюрьмах и за караулом. 4) Когда кому из тех заповедных лесов на домовные указные нужды понадобится; те люди, покинув свою домашнюю работу, принуждены для отвода ездить к Валдмейстерам, которые им в отводе тех лесов чинят продолжение, от чего чинятся также великие убытки. Того ради, Ее Императорское Величество, милосердуя к своим подданным, Всемилостивейше повелела: 1. Леса, годные к Адмиралтейству, без указа рубить запретить только в тех местах, откуда свободно и безубыточно ко всем Адмиралтейским делам водяным путем сплавливать, а именно: в Казанской Провинции—по рекам Волге, Суре, Свияге и ниже того по другим рекам, в Воронежской Провинции—по Воронежу, по Осереде, по Бузулуку, по Битюгу, по Хопру, по Дону до казачьих городков, в Киевской губернии—по Днепру в одних Великороссийских городах и по Десне; к Санктпетербургскому Адмиралтейству около озера Ильменя и по рекам по Ловати, по Поле, по Шелоне, по Волхову, да для ластовых судов в Олонецкой Провинции по Свире реке. 2. По вышеописанным большим рекам заказать только по 15 верст в сторону, а по сторонам малых рек, которые в те реки впадают, не заказывать: понеже оные в тех же 15 верстах заказаны быть имеют, а за тем и по большим рекам 15 верстами все места для народной нужды уволить, и рубить никому не заказывать. 3. В тех заказных местах заповедные леса на указные домовные нужды, на которые по инструкции позволены, рубить по прежнему с позволения и кроме тех указных нужд не рубить под штрафом, как по той инструкции положено. 4. По вышеозначенным рекам в тех заказных местах смотрение иметь Воеводам, каждому в своем уезде, и смотреть накрепко, чтоб не на указные нужды отнюдь не рубили . . . а над теми Воеводами в том деле смотреть Адмиралтейской Коллегии, а Валдмейстерам и их Конторам не быть ¹⁾.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. VII, № 4995.

Однако, в связи с этим указом и, вообще, с ослаблением надзора, самовольная рубка лесов, в особенности в Поволжье, настолько усилилась, что уже в 1729 году потребовалось издание нового указа о запрещении рубить заповедные леса в Казанской, Астраханской и Нижегородской губерниях и „о расчистке и бережении лесов“ ¹⁾, а в первый же год царствования Анны Иоанновны институт вальдмейстеров был восстановлен ²⁾.

Правительство Анны Иоанновны, вообще, уделяло много внимания вопросу о лесах. За 10½ лет ее царствования издано около 40 указов, направленных к охране лесов и улучшению лесного дела, вплоть до подробного „регламента“ „о сбережении, рубке и заготовлении лесов на построение флота“ (11 мая 1732 г.) ³⁾; при этом впервые был поставлен на очередь вопрос об искусственном разведении и посеве корабельных лесов (в особенности „Поволжских“), для чего были отведены „удобные казенные земли“ и издана для наставления как агентам правительства, так и частным лицам особая инструкция (указы от 15 августа 1731 г. ⁴⁾ от 20 и 27 апреля 1732 г. ⁵⁾ и от 21 октября 1735 г. ⁶⁾.

Попечение правительства доходило до таких мелочей, что были изданы особые царские указы: „о сараях для хранения корабельных лесов, до употребления их в дело“ (11 мая 1732 г.) ⁷⁾, „о способе узнавать гнилости и повреждения, скрывающиеся в привозимых для корабельного строения лесах“ (3 июля 1732 г.) ⁸⁾, и проч.

Ряд указов был издан также о пильном лесе в связи с отпуском его за границу, при чем к отпуску,—очевидно, также в целях поощрения пилки,—разрешались только пильные доски и мелкие пильные бруски.

Правительство Елизаветы Петровны, в особенности во вторую половину ее царствования, пошло еще дальше.

Уже в 1748 году, указом от 24 октября, было предписано употреблять на судостроение только пильные, а не топорные доски, и в этих целях немедленно „приготовить (в местах выработки леса) ручные пилы“. Мотивом такой меры, не касаясь интересов судостроения, была выставлена только охрана лесов, имея в виду, что при выделке топорных досок „бывает великая трата, ибо из бревна пильных досок быть может пять, а по крайней мере четыре или три доски, а топорных одна или по нужде две выходит“ ⁹⁾.

Однако, тотчас же по опубликовании указа обнаружилось, что повсеместное выполнение его невозможно за отсутствием не только пильных заводов или мельниц, но и ручных пил, а также опытных в пилке рабочих. В следующем же за изданием указа 1749 году группа великоустояжских судопромышленников обратилась по этому поводу в правительствующий сенат с мотивированным представлением, в котором, помимо вышеуказанных основных причин невозможности выполнить указ, приводила довольно курьезный на первый взгляд мотив, что „пильный лес—прямой, и в оное

1) П. С. З. Р. И., собр. I, т. VIII, № 5378.

2) Там же, т. VIII, № 5612.

3) Там же, т. VIII, № 6049.

4) Там же, т. VIII, № 5831.

5) Там же, т. VIII, №№ 6027 и 6032.

6) Там же, т. IX, № 6826.

7) Там же, т. VIII, № 6047.

8) Там же, т. VIII, № 6114.

9) Там же, т. XII, № 9544.

барочное строение неспособен, для того, что (на судостроение) употребляется по большей части косою, а не прямой, и от того в строении тех судов остановка происходит". Сенат ответил на это представление „объявлением во всенародное известие“ от 4 декабря 1749 года, где прежде всего повторил мотивы, вызвавшие указ 24 октября, далее разрешил недоразумение с „прямыми“ досками, разъяснив, что указ 24 октября имел в виду употребление досок на борта судов („толстые средние“) и на другие надобности („тонкие доски“), „выключая кокоры и другие косые штуки“, а затем в принципиальном решении вопроса пошел еще дальше указа 1748 года, распространив обязанность употреблять пильные доски не только в судостроении, но и на домовые постройки, для чего предписывалось „для пилования досок всем, как помещикам, так и купечеству и крестьянам и прочим промышленникам, стараться заблаговременно приготавливать ручные пилы, а где удобно водяные и ветреные пильные мельницы заводить“, „а где оных иметь неспособно, то к пилованию ручными пилами самим помещикам и приказчикам, управителям и старостам крестьянство принуждать и в обычай к тому пилованию приводить и в том всевозможные способы прилагать“.

Но принципиальное решение вопроса—одно, а жизнь—другое. И в конце концов сенат признал себя вынужденным считаться с ней, отсрочив практическое введение в действие указа 1748 года на целых 5 лет и закончив свое „всенародное известие“ таким образом: „а между тем, дабы как в строении барок и всяких судов остановки, так и в домовом употреблении в досках недостатка и в том крестьянскому промыслу препятствий не воспоследовало: того для, пока пилование тех досок в обычай войдет и оного везде умножится как на судовое, так и на всякое домовое строение, топорные доски употреблять, и оные отесывать и крестьянству в продажу производить не запрещать с публикования сего указа пять лет, и о том Губернским, Провинциальным и Воеводским Канцеляриям в оные пять лет повсягодно сей указ в уездах, селах и деревнях о имении к пилованию тех досок всевозможного старания публикациею подтверждать, с таким изъяснением, что, по прошествии тех пяти лет, означенные топорные доски для сбережения лесов, как на судовое строение, так и на домовыя употребления, конечно 1) всем запрещены будут; в которых же Губерниях, Провинциях и городах по сему указу пильных и ветреных мельниц, також и пилования ручными пилами умножится, о том Губернаторам и Воеводам для усмотрения, с каким успехом оное производиться будет, рапортовать в Адмиралтейскую Коллегию, а той Коллегии о всех губерниях подавать рапорты ж погодно в Правительствующий Сенат“ 2).

В 1752 г. пятилетняя льгота, данная предыдущим указом, была прекращена до истечения срока для „ведомства Санктпетербургского“ и Новгородской губернии (кроме „отдаленных мест“), „понеже к удовольствию Санктпетербурга пильными досками, как на строение судов, так и на домовные употребления, пильных мельниц близь Санктпетербурга и в Новгородской Губернии по лежащим к Санктпетербургу рекам имеется довольно, и в топорных досках никакой нужды быть не может“. В виду этого новая заготовка здесь топорных досок и отправка их в Петербург были запрещены, а „Колле-

1) Т. е. окончательно.

2) П. С. З. Р. И., собр. I, т. XIII, № 9688.

гиям и Канцеляриям и Конторам“ предписано „таковых топорных досок не подрывать, а употреблять как на судовые, так и на казенные и партикулярные строения всяких сортов пильные, а не топорные доски“ (указ от 4 декабря 1752 г.)¹⁾.

За то в других местах пятилетнего срока оказалось мало, и в декабре 1756 года „за недостатком пилованного лесу“, льгота на употребление топорных досок была продлена на 2 года²⁾, в январе 1759 г. срок продолжен еще на два года³⁾ и в декабре 1760 г. на один год (указ 29 декабря)⁴⁾. В то же время правительство, как в этих указах, так и по другим случаям, неустанно повторяло „о заведении и умножении пильных водяных и ветреных мельниц и ручных пил“, а указом от 15 февраля 1761 г. предписано о постройке пильных мельниц на Гжатской пристани, в Рыбной слободе (Рыбинске) и на Боровицких порогах на казенный счет и о раздаче ручных пил неимущим крестьянам Новгородской, Архангельской, Московской и Казанской губерний, по 200 пил на каждую губернию, с рассрочкой платежа „без отягощения“⁵⁾.

В связи с этим 17 мая того же 1761 года был издан новый запретительный указ— „Вышневолоцким ямщикам и всем обывателям Новоторжского и Тверского уездов употреблять топорный тес на судовое строение и о безденежном отбирании оногo в казну в штраф“⁶⁾.

В то же время, с развитием пилки и увеличением внутреннего спроса на пильный лес, изменилось и отношение правительства к вопросу об отпуске леса за границу, каковой начал ограничиваться и воспрещаться (указы 6 июля 1750 г.⁷⁾, 22 июня⁸⁾ и 7 сентября 1754 г.⁹⁾, 27 мая 1755 г.¹⁰⁾, 7 марта 1756 г.¹¹⁾ и 8 августа 1761 г.¹²⁾.

Общее отношение правительства Елизаветы Петровны к лесам было то же, что и правительства Анны Иоанновны: за время ее царствования издан ряд указов, ограждавших леса от расхищения и гибели, вплоть до указов: от 24-го октября 1748 года — „о вывозе из лесов, по срубке дерев, вершин, сучьев, щепы и коры“, „чтоб на тех местах мог молодой лес выростать“¹³⁾, или от 2 июля 1745 г.— „о нетоплении летом на больших проезжих дорогах изб и харчевен; о нераскладывании близ лесов и мостов огней; о наказании батожем тех крестьян, которые, разложив огонь, не потушат оный, и об имении по большим проезжим дорогам частых разъездов для предосторожности от лесных пожаров“¹⁴⁾.

Специально по судостроению и судоходству в царствование Елизаветы издано 6 указов.

Первый от 7 июля 1746 года (сенатский), касавшийся специально Волги и „волгских судов“, которые, по представлению

1) П. С. З. Р. И., собр. I, т. XIII, № 10054.

2) Там же, т. XIV, № 10667.

3) Там же, т. XV, № 10917.

4) Там же, т. XV, № 1178.

5) Там же, т. XV, № 11206.

6) Там же, т. XV, № 11251.

7) Там же, т. XIII, № 9776.

8) Там же, т. XIV, № 10248.

9) Там же, т. XIV, № 10292.

10) Там же, т. XIV, № 10417.

11) Там же, т. XIV, № 10517.

12) Там же, т. XV, № 11302.

13) Там же, т. XII, № 9544.

14) Там же, т. XII, № 9183.

Астраханской губернской канцелярии, предписывалось делать длиннее и шире против практикуемых обычно, но с более низкими бортами, чтобы „грузом бы в воде ходить могли не более 10-ти четвертей“, в виду того, что, „ради мелкости ныне в Волге реке воды“, „многие отпускные с солью суда“, идущие на 13—16 четвертях, „за перегрузками“ не доходят до мест назначения. В то же время настоятельно подтверждался (и даже в значительной мере повторялся) августовский указ 1728 г. о постройке и креплении судов по указанию Петра, несмотря на то, что, по словам астраханской конторы, „по тому указу никто ныне не строит“¹⁾.

Второй указ, от 5-го июня 1749 г. (также сенатский), представлявший дальнейшее после апреля 1739 г. отступление от Петровских требований в деле речного судостроения.

Как было указано выше, резолюцией Анны Иоанновны от 14 апреля 39 г. повелевалось построить предложенные „комиссией от строений“ типы судов пока на пробу, для чего послать на места искусных людей от адмиралтейства. Результаты этого опыта получились такие:

Шхойты, по словам „ластовых судов мастера Апрелева“, командированного в олонецкий судостроительный район и изготовившего там для образца 4 судна по установленным комиссией от строений „пропорциям“, привились в названном ройоне, и по сделанным образцам „купецкими людьми построено ж много, и о неудобности тех шхойтов ни от кого представления не было“. Совсем иной результат получился с предложенными комиссией по чертежам корабельного подмастерья Острцова „новоманерными“ барками „с прибавочными крепостями“ и осташковками. По рапорту подмастерья Булгакова, посылавшегося для пропаганды этих судов „на Гжать, в Нижний, в Осташков и в Рыбную слободу“, выяснилось, что „к строению означенных судов охотников не является“, при чем Булгаков и сам находил, что „те суда для купеческих промыслов и возки тяжелых материалов и для мелководства способны быть не могут“, так как они сидят с грузом не меньше, чем на 3¹/₂ фута, в то время, как по пути в Петербург, в Боровицких порогах, даже „в большую полую воду“ осадка не должна быть больше 2¹/₂ футов. „Корабельные мастера“ адмиралтейства, на заключение которых был передан отзыв Булгакова, согласились с ним, при чем указали, что „некоторые крепости класть от подмастерья Острцова показаны такие, которых на тамошних реках и быть не надлежит; ежели ж такие крепости класть для спасения в порогах, то и оные, от удара о камень, вспоможения чинить не могут“. В виду этого адмиралтейские мастера одинаково с Булгаковым полагали, что „хотя те суда по чертежам его Острцова на пробу и построены будут, но тамошние промышленники для возки тяжелых материалов, за глубокостью их и за дороговизною в цене, против тех пробных, от себя строить не будут; а хотя бы некоторые и построили, токмо по привозе с тяжелыми материалами в Санктпетербург, возвратиться тем судам не можно, и принуждены будут те промышленники оные суда продавать здесь за малые цены, за чем и охотников к строению их быть не может“. Конечный вывод из всего этого был сделан определенным: „А надлежит такие суда строить по состоянию тамошних вод, как обычайно, какою глубиною ходят, и крепости класть, в чем вящшая нужда состоит (т. е. в каких только крайняя

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XII, № 9301.

надобность настoit) без отягощения". Несмотря на такое, вполне разумное, заключение, мастера составили все же с своей стороны новые чертежи мелких барок и осташковок, применительно к употребляемым на практике, только с немного большими креплениями. Но адмиралтейская коллегия отвергла и это небольшое исправление, высказавшись, что, по ее мнению, „надлежит те суда, выше Боровицких порогов (т. е. мелкие барки), по прежнему строить, чтобы на них излишнего укрепления (и) напрасного кошта (расходов) не происходило“ и только, имея в виду, что местные суда несколько велики по размерам или, как выражался указ, „старые барки многие строятся пропорцие великою и по такой глубоководности и величине, во всех местах во время маловодия проходить без перегрузки не могут“, коллегия высказывалась за то чтобы „в пропорции оные уменьшить а делать барки такие, дабы могли подымать ординарным грузом не больше 500. а по последней мере 600 кулей муки, чтоб пред прежними большими барками ход имели мелководнее“. Попав впросак с проектом Острцова, который она некогда выдвинула, адмиралтейская коллегия теперь подробно мотивировала даже такое незначительное отступление от обычной практики, как уменьшение размеров судов: „1. Что (предлагаемые суда) могут таким небольшим и мелководным грузом всегда без остановки и в мелководных местах без перегрузки проходить. 2 На строение таких с уменьшением пропорции судов и леса довольнее и дешевле, не так, как большие, каковы в употреблении в нынешних барках сыскиваться могут. 3. Еще ж, с уменьшением оных судов в пропорции, рассуждается способность в препровождении оных узкими местами, а наипаче Боровицкими порогами, между опасных каменных (мест). 4 Хотя на таких судах, с уменьшением пропорций, некоторое излишество работных людей может, нежели как великий груз на больших судах везется; однакож вместо того сей кошт (расход) наградится больше тем, что уже в пути остановки и перегрузок и от простою никаких протерей иметь не будут. Здешним же Санктпетербургским обывателям из (вышереченных) барок не малая по дешевизне выгода имелась и впредь иметься будет, ибо из оных некоторые леса в строение употребиться могут, а некоторые ж в дрова употребляются“.

Наконец, что касается осташковок, то и здесь адмиралтейская коллегия, отвергнув небольшие новые поправки, предложенные для них корабельными мастерами, высказалась категорически за сохранение существующего их типа: „по рассуждению Коллегии, те осташковские суда надлежит строить таким же маниром, как оные поныне дельвались, которые называются осташковскими ж романовками; ибо к строению оных промышленники уже приобькли, а от строения по новым чертежам могут понести отягощение“¹⁾.

Сенат утвердил мнение адмиралтейской коллегии, и таким образом судостроение в верхнем Поволжье было официально возвращено в „первобытное“ свое состояние, как оно шло и естественно развивалось по данным и указаниям опыта у местных судостроителей.

Двумя следующими указами были сенатские указы от 19 декабря 1750 г. и от 18 сентября 1752 г. — о размерах судов и плотов, проходящих к Петербургу Ладожским каналом. Первые определены, согласно прежним указам, не больше 4 саж. в ширину и 1½ аршин

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XIII, № 9623.

осадкой, при чем однако, „дабы не остановить коммерции“, в течение двух лет разешался пропуск и более крупных и грузных судов; размеры плотов устанавливались—дровяных от 80 до 100 и бревенных от 100 до 140 саж. в длину и с тою же осадкой, как и суда ¹⁾).

Пятый указ, от 18 февраля 1759 г., — „о порядке судоходства по Волге, Тверце и прочим рекам в С.-Петербург и о правилах выгрузки на зимовье и на грузки товаров и припасов“, — интересен целым рядом практических указаний по трактуемым вопросам, вошедших позднее в правила плавания, первым опытом которых и может рассматриваться данный указ. Так, здесь предписывалось, в целях охраны от заграждения ховового фарватера, не ставить суда на зимовку в устье р. Тверцы и не производить грузовых операций на правом (ходовом) берегу Тверцы и Волги близ г. Твери; пускать в Тверцу барки не по очереди прибытия, а по мере готовности к плаванию; „по Волге идущим купеческим судам с товарами и прочим баркам никаких остановок и препятствий отнюдь не чинить и задними барками передних не обводить, и тем по рекам барочного хода не застлавливать, под опасением, ежели... управители. не в принадлежащих местах становясь, будут чрез то другие суда останавливать или передних обводить, и тем остановку ж чинить, и в том обличены будут, за то они, яко преступители указов, суждены будут без всякого упущения“; в Боровицких порогах „ни от кого никаких остановок и препятствий“ отнюдь не допускать „и, по требованиям тех судов хозяев и прикащиков, в безостановочном их проходе чинить всякое вспоможение“, „и лоцманы бы, сверх определенного им жалованья, за спуск барок излишнего ничего не брали и судов умышленно не разбивали“; „по Тверце реке при Прутенском пороге... место, где барки проходят, расчистить тем людям, чьи мельницы построены, от которых и засорка последовала, и впредь чрез весь фарватер в зимнее время козлы ставить и камнем закладывать накрепко запретить, и чтоб по той реке и те места, коими суда ходят, песком засариваны отнюдь не были“; наконец, имея в виду, что „купцы и прочие барки грузят не равным грузом и иные сверх надлежащего тот груз весьма умножают, и оттого в 1757 году, по причине тогда мелководия, многие барки остановились по разным местам“, предлагалось впредь грузить суда в полюю воду из Вышнего Волочка, из Торжка, из Твери и со Гжатской пристани, из Ржева-Володиминова, из Зубцова и пр. „мерюю в аршин, а по высокой мере в аршин с одним вершком“, а в межень „от 14 до 10 вершков и менее“, при чем в случае посадки судна на мель следующие за ним суда ничуть не задерживать и „пропускать беспрепятственно“ ²⁾).

Интересно самое начало указа, кратко отмечавшее те злоключения, какие приходилось претерпевать судопромышленникам: „Неоднократно публикованными указами подтверждено, чтоб идущим по рекам в Санктпетербург баркам с хлебом и прочими товарами и припасы остановок и препятствия, и имеющимся на них хозяевам, прикащикам и работникам обид и приметок отнюдь никто не чинили; но токмо и ныне из представлений в Правительствующий Сенат и из поданной разных городов от торгующих к Санктпетербургскому

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XIII, №№ 9821 и 10026.

²⁾ Ранее эти предписания были сделаны в царствование Анны Иоанновны (не вошедший в П. С. З. Р. И. указ от 5 июля 1734 г.), а позднее повторены Екатериной II в указе от 20 марта 1773 г. (П. С. З. Р. И., т. XIX, № 13963).

порту купцов челобитной усмотрено, что тем идущим баркам остановки, препятствия и обретающимся на оных хозяевам, прикащикам и работникам обиды чинятся“¹⁾.

Наконец, последним указом, от 11 апреля 1761 г., „наикрепчайше“ подтверждалось предыдущее повеление, так как „Правительствующему Сенату известно учинилось, якобы идущим от Гжатской и от прочих пристаней водою до Петербурга баркам чинятся (попрежнему) в проводе чрез пороги и в прочих разных местах и пристанях от команд и от обывателей по берегам, для вымогания взятки, многия притеснения, остановки и обиды“²⁾.

Необходимо, кроме того, отметить очень важное решение правительства Елизаветы Петровны отменить все внутренние таможенные пошлины и уничтожить самые таможни. Какое значение это имело для всей промышленности и торговли, можно видеть даже из царского указа об отмене, изданного „во всенародное известие“ 20 декабря 1753 года: в нем отмечалось, „какие от сборщиков внутри государства таможенных пошлин происходят отягощения подверженным к платежу оных“, и прибавлялось, что хотя злоупотребления сборщиков „без наказания по исследованию не оставляются, но пресечения не видно, а всегдашние приметки, грабительство и воровство“, а от того следственные комиссии „так умножаются, что учрежденным местам для расправ и судов настоящих дел течение пресекают, купечеству ж помешательство в торгах, перебойка товаров и прочие убытки следуют“. В дальнейшем изложении указ определял общую сумму всех собиравшихся таким несправедливым образом сборов во многие миллионы рублей³⁾.

За время царствования Петра III можно отметить только один указ—от 22 марта 1762 г.,—которым предписывалось считать льготный срок на употребление в судостроении топорных досок окончательно истекшим, при чем даже воспрещалось продавать топорные доски и употреблять их на строение, кроме обыкновенных домашних поделок, „и то (только) в деревнях (а не городах)... и непокупные, но дма своими людьми деланные“, а с 1763 г. повелевалось строящиеся из топорного леса барки „ломать и лес в казну отбирать безденежно, где в ходу окажутся, хотя б и под товаром, оные останавливать, и, выгрузя товар, ломать же, а с хозяев, також и с тех губернаторов и воевод, в чьем ведомстве те пристани, от которых оные погруженные товаром отпустятся, за каждую барку брать в казну штрафа по 200 рублей“⁴⁾.

Однако и этот указ, как многие предыдущие, в значительной мере остался только на бумаге, и запрещение употреблять в судостроении топорные доски приходилось неоднократно повторять и позднее.

Царствование Екатерины II может быть по справедливости названо новой эрой в истории развития волжского судоходства или по крайней мере в отношении к нему правительства.

Дело началось, впрочем, с старых приемов—безапелляционных приказов сверху и неизменных затем отступлений пред жизнью и реальной действительностью.

3 декабря 1762 г. последовал сенатский указ „о продолжении срока до 1766 года в строении из топорного леса“. Правда, действие

1) П. С. З. Р. И., собр. I, т. XV, № 10926.

2) Там же, т. XV, № 11239.

3) Там же, т. XIII, № 10164.

4) Там же, т. XV, № 11484.

указа ограничивалось „теми только местами, где поныне... пильных мельниц и ручных пил не учреждено“, но так как подобные места были повсюду, то, само собой понятно, ограничение не играло в сущности почти никакой роли. Несомненно, не произвело большого впечатления и строгое повторение в указе, что „впредь уже более того назначенного термина (срока) делание из топорного теса судов нигде никому дозволено совершенно не будет, и в том бы впредь отнюдь надежды не имели, и где в пристойных местах обывателями тех мельниц заведено не будет, то построены будут казенные мельницы“¹⁾.

Через год,—27 августа 1763 года,—последовал новый указ, перенесший вопрос о пильных мельницах в другую и, несомненно, более действительную плоскость—экономических отношений. Честь такого решения принадлежит, повидимому, самой Екатерине. По крайней мере в указе сообщается, что 7 августа было дано высочайшее повеление „преждепубликованные указы (о мельницах и запрещении топорных досок) вновь еще подтвердить и публиковать, с таким прибавлением: 1) Ежели кто из помещиков и прочих партикулярных людей помянутые пильные мельницы строить пожелают на готовых плотинах и такие, на которых до сего имелись оброчные мучные мельницы, то им в том не только не возбраняется, но еще те мучные мельницы, хотя бы они и ныне при том же остались, из оброку выключены быть имеют, почему и действительно выключать. 2) Если же кто похочет и совсем новую плотину и пильную мельницу построить, то таковым, брав надежных порук, давать из казны на вспоможение на каждую раму по тысяче рублей без процентов из имеющейся прибыльной кабацких сборов суммы, возвращая оную от тех людей чрез пять лет, земли ж под те мельницы отводить им за указную цену“²⁾.

Эта мера, повидимому, имела известный успех, — по крайней мере в указе от 15 октября 1764 г. говорится, что, во исполнение повеления 1763 г. „несколько пильных мельниц заведено“,—но вскоре в получении ссуд обнаружилось злоупотребления и невыполнение связанных с ними обязательств, в виду чего сенатским указом от 24 марта 1764 г. порядок получения ссуд был обставлен известными формальностями, и, кроме того, они стали выдаваться под залог недвижимых имений, а при невыполнении обязательств начисляться проценты, за первый год в размере 6, за второй—вдвое, т. е. 12, за третий и следующие—втрое, т. е. 18³⁾.

В том же 1764 г. Екатерина пошла по ранее намеченному пути в борьбе с судами из топорных досок еще дальше, перенеся эту борьбу всецело на экономическую почву.

Указом от 15 октября 1764 г. было предписано никаких препятствий обращению топорных судов не делать и „во время ходу с товарами нигде не останавливать и ни малейших приметок не чинить“, но, дабы „хотя не вдруг, но исподволь“, пресечь „развратную затверделость“ и „упрямство“ судопромышленников, не желающих исполнять приказов, „и предохранить великое и невозвратное лесов истребление“, брать с топорных судов во всех местах их перегрузок и особенно в Твери и „в Рыбной на Волге слободе“, а также в пунктах выгрузки и продажи товаров, независимо от того, будут ли

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XVI, № 11719.

²⁾ Там же, т. XVI, № 11906.

³⁾ Там же, т. XVI, № 12107, и т. XIX, № 14209.

это казенные или „партикулярные“ припасы, особый налог в размере 30 руб. с каждого судна и за каждый раз выгрузки или продажи. Некоторое исключение было сделано лишь для мелких барок и водовиков, приходящих в Петербург с известью, дровами, углем и сеном, с которых, имея в виду, что „по большей части таковые барки хотя и топорные, но обыкновенно употребляются на то из покупных и уже подержанных, а притом с такими вещами приходят, которые на общую потребу необходимо нужны“, налог был определен всего — с барок по 2 рубля, а с водовиков по 1 рублю. Чтобы подчеркнуть все значение этой меры, в указе приводился и сравнительный расчет стоимости судов топорных и пильных, с указанием, что хотя цена „пильным баркам против топорных несколько выше, однако ж и великой разности не делает; ибо, по показанию Ратуши Рыбной слободы, продаются топорные не многие по 35 рублей, а большая часть от 40 до 50 и свыше, а пильные от 50 и до 65 рублей“. Таким образом, вся разница с излишком поглощалась одной первой же уплатой налога ¹⁾.—В следующем 1765 г. льгота по уплате налога была распространена на „небольшие разных видов топорного же дела суда, палубными называемые“ и плавающие „при Рыбной слободе и по Волге“, „на которых промышленники, нагружая не более, как от ста до трех сот кулей хлеба, от одной пристани к другой перевозят“,—с таких судов налог устанавливался в 5 рублей (указ от 12 апреля 1765 г.) ²⁾. Наконец, в том же году, указом от 7 июля, „малые лодки из топорного теса (следующие) за барками и плотами“ совсем освобождены от налога ³⁾.

Но,—мало этого,—владельцам пильных судов, помимо освобождения от налога, было дано еще одно очень важное преимущество против „топорных“: тем же указом от 15 октября 1764 года им разрешалось третью часть привозимого на пильных судах хлеба „выпускать за море“ из портов: Петербургского, Архангельского, Астраханского и Темерниковского, при том вопреки указу от 31 июля 1762 г. об установлении на хлеб средних за 10-летие цен, по свободным ценам. В 1778 г. (указ от 28 апреля, опублик. 8 мая) это разрешение свободного отпуска за границу одной трети хлеба, привозимого в пильных судах, было повторено ⁴⁾.

Для взимания налога с топорных судов были назначены, согласно указа, особые „нарочно определенные надежные люди“, работавшие под „крепчайшим смотрением“ „от Губернских, Провинциальных и Воеводских канцелярий“. И последние взялись за свое дело с таким усердием, что сенату пришлось с течением времени умерять их пыл. Так, в указе от 13 октября 1776 г. говорится: „До сведения Правительствующего Сената дошло, что некоторые определенные к осмотру и пропуску барок, делая купцам приметки, требуют от них положенных указом 1764 г. октября 15 дня штрафов, почитая и то за смешанную с топорною работою баркою, когда на них имеются не пильные кокоры и кривые штуки, которых пилить нельзя, и без которых ни одно судно сделано быть не может“. В виду этого сенат признал необходимым предписать губернаторам, чтобы „чинили пильным баркам от топорных следующее различение“: „топорного дела суда почитать те, во-первых, которые сверх бываемых в судах

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XVI, № 12265.

²⁾ Там же, т. XVII, № 12375.

³⁾ Там же, т. XVII, № 12481.

⁴⁾ Там же, т. XX, № 14740.

кокор, кривых и мелких тесаных штук, брусков и подставок, которых пилить нельзя, и без которых ни одно судно сделано быть не может, найдутся в боках и днищах половина или некоторая часть вделаны топорные доски вместе с пильными, и с таких положенные по указу 1764 г. деньги взыскивать в казну без упущения“; пильного же дела суда считать, „когда они построены из одного пильного леса, у коих кроме вышеписанных кокор, кривых мелких и прочих тесаных штук, с обеих сторон бока, днища все сделаны из настоящих пильных, а не топорных досок, и с таковых никаких в казну денег не брать“¹⁾.

Отныне, можно определенно считать, с топорными судами было покончено.

Однако, убивая их, по пословице, рублем, Екатерина тщательно охраняла свободу и удобства плаванья вообще, стараясь всячески устранять многочисленные препятствия, встречаемые судопромышленниками в пути. По этому поводу ею издан целый ряд указов, большинство которых, естественно, относится к системам и, вообще, к путям на Петербург, где было удобнее чинить всякие препятствия и, выражаясь языком того времени, приметки. Таковы указы: от 20 декабря 1764 г. (цитированный нами выше)²⁾, от 22 мая 1766 г.³⁾, от 20 марта⁴⁾, от 29 мая⁵⁾, от 9 и от 23 июля 1773 года⁶⁾, от 29 апреля и от 23 октября 1786 года⁷⁾.

В целях обеспечения большей правильности и успешности судохозяйства, Екатерина предусматривала даже такие вещи, как начавшую практиковаться в Рыбинске массовую скупку мелких барок для перепродажи по дорогим ценам низовым судовщикам под перегрузку товаров на верховый плес и на системы: именным указом сенату от 21 декабря 1771 г. было предписано, такую скупку „в одни руки барок, приготавливаемых на Рыбинской пристани и в других местах для разгрузки низовых караванов“, воспретить, „однако ж не мешаясь в прочем в добровольную покупку и продажу барок“, но „дабы барочный торг не обратился в монополиум“ (указ от 9 января 1772 г.)⁸⁾.

В тех же целях помощи судоходству было обращено внимание на содержание и исправление бичевников, заботы о которых были возложены Екатериной на органы губернских властей (высочайшая резолюция от 18 апреля 1786 г. на докладе Петербургского губернатора Коновницына)⁹⁾.

Но, несомненно, самым важным в области содействия и охраны судоходства мероприятием Екатерины II, сохранившим все свое огромное значение до настоящего времени, было распоряжение об обмере фарватера и обстановке мелей предостерегательными знаками.

11 сентября 1784 г. по этому поводу был дан именной указ царицы на имя генерал-губернаторов:

„Для отвращения бедствий, приключающихся судам, по разным рекам плывущим, Мы признали за нужное предписать Нашим Гене-

1) П. С. З. Р. И., собр. I, т. XX, № 14519.

2) Там же, т. XVI, № 12295.

3) Там же, т. XVII, № 12656.

4) Там же, т. XIX, № 13963.

5) Там же, т. XIX, № 13987.

6) Там же, т. XIX, № 14008 и 14016.

7) Там же, т. XXII, № 16383 и 16447.

8) Там же, т. XIX, № 13731.

9) Там же, т. XXII, № 16379.

рал-Губернаторам и правящим ту должность, чтоб каждый из них в Губерниях ему вверенных приказал немедленно все судоходные реки в оных текущие промерить, и где найдутся мели, оные означить вехами для безопасности водоходства. А притом подтвердить Земским Исправникам, дабы всякой из них в своем уезде, поверяя ежегодно промер рек судоходных в нем протекающих, не только наблюдал за сохранением поставленных признаков мелей, но чтоб в случае бываемого иногда перенесения таковых мелей, или открытия новых, равным же образом оныя обозначены были¹⁾.

По вопросам собственно судостроения во все 34-летнее царствование Екатерины II было издано только три указа, при чем ни в одном из них не было рекомендовано никаких новых типов судов, а все сводилось к желанию усовершенствовать существующие типы, вырабатываемые самой жизнью. Очевидно, Екатерина, — может быть, учитывая опыт Петра I, на которого она, вообще, любила ссылаться, — не хотела действовать на судопромышленников мерами принуждения; может быть, не считала себя достаточно компетентной в этом вопросе, чтобы принимать на себя те или иные решения, а всего верней — здесь было и то, и другое, как можно судить по самым указам.

Первым из них был собственноручный указ-письмо на имя графа Чернышева от 23 мая 1767 г. из Нижнего-Новгорода во время путешествия Екатерины по Волге:

„Граф Иван Григорьевич, — писала императрица, — видя множество стругов на парусах, и что не один из них (не) может итти скоро против галер, пришло Мне на ум, что иногда их конструкция тому причина, строят их безрегульно, и думаю по большей части на удачу, приказала Я: П. И. Пущину сделать в Нижнем рисунки одного струга и также достать модель; рисунки при сем посылаю, а модель, понеже велика, Пущин довезет; Я у него для того оставила. Отпишите в Адмиралтейство и пошлите к ним приложенные при сем рисунки, дабы приказали рассуждать, как бы поправить и сделать лучше и легче в ходу струга, чрез что поспешнее коммерция пойдет, только того смотреть надобно: 1) чтоб струг и снасти не дороже были нынешних, 2) чтоб не менее груза было, а то, хотя как хорошо и надежно ни будет, не переймут“²⁾.

Как можно видеть, Екатерина и здесь хотела перенести центр тяжести в сферу экономических отношений, справедливо придавая им решающее значение в народной жизни и быте. Какие результаты получились из сделанного ею задания, мы не имеем, к сожалению, сведений, но, повидимому, они были неутешительны, так как спустя 14 лет, в 1781 г., царица снова возвращается к вопросу об улучшении конструкции торговых судов и, не надеясь уже на своих столичных специалистов, приказывает объявить всероссийский конкурс на „изобретение лучших моделей судов“.

Содержащий в себе это повеление именной указ сенату от 16 ноября 1781 г., — третий по времени издания и последний указ Екатерины, затрогивавший вопросы судостроения, — состоит из 17 разного содержания пунктов, объединенных одной общей идеей, выраженной в кратком вступлении указа: „поспешествовать распространению водоходства в Империи..., умножению лучшего в том

1) П. С. З. Р. И., собр. I, т. XXII, № 16068.

2) Там же, т. XVШ, № 12899.

искусства и сохранению лесов, на строение судов всякого рода и на прочее потребных“.

Судостроению посвящены 3 пункта указа—10-й, 14-й и 15-й, из коих последний—специально Волге.

Первый (10-й) содержит подтверждение старого распоряжения не строить системных барок длиннее 17 сажен, „поелику оные длиннее сей меры большей опасности подвержены“, при чем, верная своей политике, императрица снова бьет виновных в неисполнении указа рублем, прибавляя: „и повелеваем за всякий лишний аршин сверх сей меры взysкивать в Вышнем Волочке по 2 рубля“.

В 14-м п.—очевидно, в связи с предыдущим,—дано распоряжение „определить двух смотрителей и к ним по три плотника к каждому для надзирания над строением барок по реке Шексне и по Волге от вершин до Зубцова и по Гжати“.

15-й п. гласит: „Отправить от Адмиралтейской Коллегии ластового мастера от Твери до Низовых и Камских пристаней для свидетельства и положения на план разных стругов, барок и судов, по Волге плывущих, с наблюдением, где строятся, во что становятся, сколько груза имеют, сколько лет служат, и потом построить ему для опыта, где способнее найдет, один большой струг и другой меньшей руки, или барку; к тому же времени от той же Коллегии отправить одного офицера для плаванья с грузом, с одним до Рыбной, с другим до Вышнего Волочка и до Санктпетербурга, сделав надлежащие против настоящего плаванья примечания. Сии опыты произвести на счет доходов водяной коммерции, наградя оных мастера и офицера, буде польза окажется, каждого 600 рублями; а при том объявить от Адмиралтейской Коллегии награждения за изобретение лучших моделей следующих судов: за плоскодонную лодку для порогов 180 руб., за большой и малый струг 300 руб., за барку с житницею 180 руб., за три разные водовика 300 р., за три разные галиоты за каждый по 300 руб., произведя все сии награждения из доходов водяной коммуникации“¹⁾.

Что вышло из этого конкурса и как он отразился на волжском судостроении и судоходстве, мы также, к сожалению, не имеем сведений, но, повидимому, и этот опыт не дал надлежащих результатов. Возможно, что даже к самому назначению конкурса отнеслись не особенно серьезно, не сочувствуя этому „заморскому новшеству“ и не веря в успех дела, проводимого без привычных нашей тогдашней бюрократии форм приказа и устрашения, а совершенно добровольно, что Екатерина особо подчеркивала в последнем, 17-м пункте своего указа:

„При всех таковых в пользу водяных коммуникаций распоряжениях подтверждаем за неперемное правило, чтобы принуждение и утеснение кого-либо под видом оных ни малейшего места не имело, под опасением положенного по законам взysкания“.

Промежуточный между двумя приведенными, второй по времени издания, сенатский указ от 16 июля 1767 г. трактовал о системных барках, плавающих через Боровицкие пороги, требуя особо прочного их устройства и предлагая „всему купечеству и прочим людям, от коих барки Боровицкими порогами проходят, накрепчайше подтвердить, чтобы они неотменно старались для прохода оными порогами, а особливо в весеннее время, барки иметь надежные, паклею

¹⁾ П.С.З.Р.И., собр. I, т. XXI, № 15279.

крепко выконопаченные и сверху конопатки планками и скобами железными укрепленные¹⁾.

Венцом Екатерининских забот о судоходстве было издание „Устава купеческого водоходства“, представляющего целый кодекс узаконений по означенному вопросу, составленный чрезвычайно внимательно и с большим знанием дела и пытавшийся ввести судоходство, как морское, так и речное, в одно общее правовое русло. Сама Екатерина придавала „Уставу“ такое важное значение, что выпустила первую часть его, изданную в 1781 году, при особом манифесте (от 25 июня 1781 г.), интересном и с той стороны, что в нем давалась оценка развития судоходства за все продолжительное царствование императрицы, предоставившей свободно развиваться судовому промыслу.

„Объявляем всем верным Нашим подданным, — говорилось в манифесте, — Российское купеческое водоходство в последних годах царствования Нашего коликое приращение получило, ясно оказывается по числу кораблей и судов, ныне по разным водам плавающих. Флот Наш торговый поставлен в отличное уважение не токмо от народов, с которыми имеем Мы особенные постановления, но и от тех, с коими никаких у Нас нет договоров; и Мы видим с удовольствием, что Российские суда предпочтительно от всех ищутся в настоящее время. Обыкши покровительствовать торговлю наших верных подданных и все, что к ней принадлежит, так как разными на пользу ее учреждениями (стремимся) распространять ее свободу и действие, Мы обратили внимание Наше на недостаток узаконений для части купеческого водоходства, от коего происходили те неудобства, что во многих случаях принуждены были взаимствовать помощь от законов Иностраных, часто и не свойственных образу управления и состоянию Империи Нашей. Сверх того, как не было ничего известного и постановленного в рассуждении взаимных обязательств между хозяевами и нанимателями кораблей или судов и служащими на оных разного звания людьми, то сие и служило поводом к различным непорядкам и спорам в препятствие торговли. Пособствуя приведению сея части в лучшее по возможности устройство, Мы приняли труд купеческое водоходство наших подданных снабдить особливим уставом, которого первую часть издав, повелеваем для надлежащего исполнения обнародовать. Желание и труд наш со избытком награждены будут, когда мы от времени далее узрим старания верных и трудолюбивых наших подданных, распространяющих общую и частную их пользу, в коей Мы совершенное Наше удовольствие полагаем“²⁾.

Изданная вместе с манифестом 1-я часть „Устава купеческого водоходства“ состояла из 9 отдельных глав и 180 статей или параграфов.

Первая глава — „О водоходстве“ вообще (1—14 ст.ст) — начиналась подтверждением ранее изданных повелений о постройке судов из пильных досок и об обложении „топорных“ судов особой „податью“ согласно указов 1764 и 1765 г.г. (ст. I Устава).

Второй статьей этой главы предписывалось „ради водоходства иметь корабли и суда крепкого строения, и по построении на верфи засвидетельствовать“. Таким образом полагалось начало регистрации купеческих судов.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XVIII, № 12940.

²⁾ Там же, т. XXI, № 15176.

Статьей 4-й рекомендовалось употреблять для плавания суда, подходящие по своим размерам и устройству к водным путям, по которым производится плавание, „дабы по глубине и мелководию ходить могли с безопасностью, и где способно под парусаии, уменьшая чрез то частые в пути перегрузки, от того происходящие остановки, неудобности, излишние убытки и быть могущие иногда неистовствы; ходьбою же под парусами, где удобно, поспешается путь; прежнее же постановление в контрактах или договорах, чтобы кораблям или судам не употреблять парусов, отменяется в пользу тех кораблей или судов, кои по свидетельству на верфи способны окажутся к ходу под парусами“.

Мы считаем необходимым остановиться на этом параграфе устава, дабы рассеять одно недоразумение по поводу разрешения хода под парусами.

А. Штылько в своем известном очерке „Волжско-Каспийское судоходство в старину“ говорит по этому случаю следующее: „Паруса на крупных судах возивших тяжести, конечно, были неуместны. Но подрядчики, возившие соль, и др. поставщики-судовладельцы пользовались, однако, и парусной силой, наивыгоднейшей рядом с бурлацкой тягой, сокращавшей расход на наем бурлаков. За то парусом шли очень медленно, и это не было в интересах правительства, ибо заготовка соли и развозка по губерниям, производившаяся казною, замедлялась, тем более, что число судов не было велико. И вот, в условиях с поставщиками-судовладельцами выговаривалось: на парусах соль не возить. Но когда потребовалось ввести суда пильной работы, и когда оказалось, с какою неохотою делают это судовладельцы, то в «устав о водоходстве», изданный Екатериною II, и первым параграфом которого вновь подтверждалось об устройстве судов из пильных досок, введен был пункт, отменяющий постановление в договорах с судовщиками, чтобы при возке соли не употреблять парусов, и, наоборот, уставом отдается предпочтение парусам, способствующим быстрому ходу, при условии, конечно, если суда будут пильные“ ¹⁾.

Ниже Штылько утверждает, что и в „Уставе о соли“, выработанном при Екатерине II, повелевается возить соль на судах пильной работы, „как способных к ходу под парусами и к мелководью“ ²⁾.

В приведенных цитатах целый ряд неверных утверждений, дающих совершенно неправильное освещение вопроса.

Неверно, что на крупных грузовых судах паруса были неуместны, когда мы знаем широкое употребление их на расшивах и даже белянах, не говоря о крупных морских судах.

Неверно, что судовладельцы употребляли паруса, чтобы сократить расходы на наем бурлаков, так как последние нанимались вне всякой зависимости от парусного хода и в большинстве случаев на всю путину от места отправления судна.

Неверно, что ход под парусами был медленней, чем бурлацкой тягой,—наоборот, по выражению самого устава о водоходстве (а еще раньше „Устава о соли“), „ходьбою под парусами, где удобно, поспешался путь“, да и сам Штылько всего чрез несколько строк ниже говорит то же самое.

¹⁾ А. Штылько: «Волго-Каспийское судоходство в старину». Спб. 1896 г. Отдельные отгиски из журнала „Русское судоходство», стр. 60.

²⁾ Там же, стр. 66—67.

Наконец, неверно, что разрешение ходить под парусом было дано в уставах о водоходстве и о соли только пильным судам. Как мы видим, устав о водоходстве говорит о всех судах, кои по осветительствованию оказывались „способными“ к ходу под парусами, повторяя в этом отношении буквально текст изданного за несколько дней перед тем (а именно: 16 июня того же 1781 г.) „Устава о соли“¹⁾.

Дело с запрещением парусов на соляных судах объяснялось проще: грузностью и большой осадкой этих судов, не приспособленных к „глубине и мелководию“ реки в межень, а главное—постоянными изменениями фарватера Волги и отсутствием обстановки, при каковых условиях постановка крупных соляных судов на мель на быстром ходу под парусами грозила очень серьезными последствиями и во всяком случае большой потерей времени и самого товара—от утечки и раструски при перегрузках. С улучшением судостроения и выработкой новых, плоскодонных типов судов, а также с постепенным воспитанием опытных лоцманов-судоводителей, эта опасность значительно уменьшалась, а с последовавшим вскоре за изданием устава о водоходстве введением первой обстановки на судоходных реках совсем теряла свою остроту, почему и была отменена.

Статьей 7-й „Устава о купеческом водоходстве“, как раз, предписывалось допускать к работе на судах „единственно (т. е. 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 потаенные, карчи, или камни, или мели, по коим им вести корабль или судно“. В портовых и пристанских городах этим лицам делались особые испытания, после чего избранных приводили к присяге, „формуляр“ или текст которой был помещен в самом „Уставе“, и эти „присяжные“ и, так сказать, дипломированные судоводители рекомендовались в первую очередь для найма на суда.

Вторая глава „Устава“, состоящая из 43 статей (15—57), посвящена обязанностям „корабельщика или судовщика“, разумея под этим словом командира судна. Судовщик, нанимаемый судовладельцем или его представителем по особому „письменному договору или контракту“ (ст. 17), является по „Уставу“ полным распорядителем судна, ответственным и морально, и имущественно за целость его и перевозимого на судне груза (ст. 21). „Умышленное корабле-или суднокрушение, или иной вред или ущерб, или воровство или мошенничество (судовщика) над кораблем или судном, или товаром или грузом“ квалифицируется уставом, как „личная измена“, преследуемая, помимо взыскания убытков, судом „по мере преступления подлежащего казни или наказанию“ (ст. 47). Корабельщик или судовщик „сам“ (т. е. самостоятельно) нанимает „штурмана или кормчего, плотника, ботсмана, кашавара и столько способных водоходцев и юнок или юношь, сколько он находит за нужно для плавания того корабля или судна“ (ст. 22), заключая с ними всеми письменный договор „по приложенному (к уставу) образцу“ (ст. 23). В крайних случаях, для „неукоснительного сохранения корабля или судна, или мачт, или парусов, или такелажа“, судовщику разрешалось даже употреблять телесное наказание, но „не более пяти ударов веревкою или хлыстом“ (ст. 28). Только „буде кто корабельный или судовый служитель или водоходец на воде учинит возмущение

¹⁾ П. С. З. Р. И., т. XXI, № 15174, раздел В—„О водяной возке соли“.

или мятеж“, меру наказания разрешалось повышать до 12 ударов, но в таком случае „с советом и согласием штурмана, ботсмана, плотника и старшего или лучшего водоходца“, при чем все же рекомендовалось лучше, если возможно, откладывать наказание до первого порта или пристани, где „Приносить жалобу“ на виновных подлежащим властям (ст. 29). Вообще, судовщику вменялось в обязанность „поступать с корабельными служителями и водоходцами милостиво и кротко, подавая им пример добронравием и добрым поведением, трезвостью, трудолюбием и похвальным исполнением своего звания, снискивая себе тем самым почтение и не принужденное послушание от всех ему подчиненных“ (ст. 27). В случае нападения на судно разбойников корабельщику или судовщику разрешалось „защищаться всеми возможными силами“ (ст. 44).

Глава III-я „Устава“ (ст. 58—72) говорит об обязанностях штурмана или кормчего: „Штурман или кормчий правит на воде кораблем или судном“ (ст. 59) и в то же время „помоществует корабельщику или судовщику касательно корабля или судна и груза“ (ст. 58), являясь его естественным заместителем (ст. 61). Он ближайшим образом следит за командой (ст.ст. 62—64) и грузом (ст. 70), за погрузкой и выгрузкой судна (ст.ст. 65—69) и ведет судовой журнал, занося в него „все происшествия на корабле или судне, как в гавани, так и на воде“ (ст. 71).

Глава IV-я (ст.ст. 73—78) определяет обязанности судового „плотника“, относя к ним наблюдение за исправностью судна (ст. 73) и водоотливными средствами (ст. 74), весь текущий ремонт (ст. 75) и „крайнее попечение“ об откачке воды, с ответственностью за неисправность в этом отношении и за всякий „вред или ущерб или убыток“, „буде же (виновный) не имеет чем заплатить, то подлежит телесному наказанию по рассмотрению суда“ (ст. 78). Как можно видеть, „плотнику“ была присвоена часть обязанностей волжского водолива.

Глава V-я (ст.ст. 79—123) трактует „О корабельных или судовых служителях и водоходцах и прочих на корабле или судне находящихся“, подробно определяя их права и обязанности вплоть до таких деталей, как запрещение картежной игры на судне (ст. 115) и курения табаку „иначе, как на верхней палубе, и то над обрезаем с водою“ (ст. 122). Вообще, „водоходцы“ были подчинены строгой дисциплине, отвечая за нарушение ее и в административном порядке пред начальством судна, и в более серьезных случаях пред судом. Командир судна, как мы видели выше, имел право даже телесного наказания над ними. Впрочем, преимущественным наказанием за проступки были штрафы в размере от суточной платы (за первый раз игры в карты или кости) до размера всего заработка виновного (за третий раз непослушания или медлительность и нерасторопность). Крупные штрафы однако допускались не иначе, как по суду, с свидетельскими показаниями под присягой (ст. 99). Судом также наказывались „водоходцы“ за уклонение от защиты судна или груза и за всякий причиненный судну или грузу „вред или ущерб или убыток“, который они не могли возместить своим имуществом (ст.ст. 113, 114, 110, 98).

Справедливость требует сказать, что не менее детально, чем обязанности и наказания за их нарушения, в „Уставе“ оговорены и некоторые права „водоходцев“. Так, предусмотрено право получения при найме на службу задатка в размере — для постоянных навигационных рабочих четверти всей платы, для временных месячного оклада

(ст. 81); право аккуратного получения платы, „хотя бы и корабль или судно конфискован был за погрешность хозяина или корабельщика или судовщика“ (ст. 112); право заявления и жалоб на плохую и недостаточную пищу (ст. 104); право получения наград „по Военному Морскому Уставу“ за храбрость при обороне судна (ст. 113); наконец, право лечения в госпитале за счет хозяина судна в случае ушиба, увечья или раны и, вообще, повреждения при „отправлении (своей) должности“, при чем, в случае ухода судна дальше до излечения пострадавшего, хозяин обязывался „платить за отвоз его во своясы“ и „производить ему плату по истечении договора“ о найме. „Буде же корабельный или судовой служитель или водоходец лишится члена в отправлении должности по договору“, то хозяин корабля или судна не только должен был заплатить за лечение, но и „дать ему двойную плату по договору“. В случае смерти водоходца „от ушибки, изувечия, раны или повреждения“ та же двойная договорная плата должна быть выдана судохозяином наследникам умершего (ст. 107), и, кроме того, уплачивался трехгодичный оклад подати и оброка его помещику (ст. 108).

К обязанностям водоходца относилось, по „Уставу“, выполнение „всякой работы, до корабля или судна или груза подлежащей, как-то: оснащать и раснашивать корабль или судно на реке или воде или море, править рулем, управлять парусами, ошвартовливать или обести 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 оную работу, касательно до сохранения, сбережения и чистоты корабля или судна, товара, груза и припаса“ (ст. 83). „Исправный корабельный или судовой служитель или водоходец должен уметь брать рифы и крепить паруса, поднимать стеньги и реи, стопарить и сплеснивать снасти, править рулем, знать румбы компаса, бросать лот и знать лотлине-марки и починивать парусы“ (ст. 84). Наконец, в обязанность „водоходцев“ входило „днем и ночью содержать (на судне) строгую и попечительную сторожу или вахту“ (ст. 96), отвечая за всякий „вред, ущерб или убыток“, происходящий от недосмотра или нерадения во время вахты (ст. 98).

Глава VI „Устава о водоходстве“ (ст. 124) содержит „Образец договора, или контракта корабельщика, или судовщика с корабельными или судовыми служителями, или водоходцами“ и формы списка всех служащих и рабочих на судне и дневной продовольственной карточки.

Образец договора предлагался такой:

„Да будет известно, кому знать надлежит, что в силу Устава купеческого водоходства заключен сей договор, а именно:

„С одной стороны А, имрек корабельщик или судовщик, корабля или судна, именованного Б, в доброту засвидетельствованного, который теперь стоит на штапели или в городе или порте или пристани В, на котором с Божиею помощью отправляюсь в пути из города или порта или пристани В, к городу или порту или пристани Д, и проч, куда ехать намерен, и пакы имею возвратиться к помянутому городу или порту или пристани В, или как по обстоятельствам пути или торговых обращений прилично писать. И для того пути нанял и нанимаю, условился и договорился с корабельными или судовыми служителями или водоходцами, коих имена ниже прописаны, на весь путь или помесечно даю и дам каждому плату, как против имени каждого написано литерами и цифирью.

„С другой стороны мы, корабельные или судовые служители и водоходцы, коих имена ниже прописаны, каждый из нас нанялся и нанимается, условился и договорился за прописанную плату противу имени каждого литерами и цифирью помесечно или на весь путь, беремса и обязуемса совершить вышенареченный путь и исполнять должность корабельных или судовых служителей и водоходцев, по силе Устава купеческого водоходства, и по оному все законные приказания вышепоименованного корабельщика или судовщика, его штурмана или кормчего или отправляющих должности сих на вышепоименованном корабле или судне или на корабельной или судовой шлюпке или боте или лодке, к оному кораблю или судну принадлежащих, на воде или рейде, или в городе или порте или пристани или берегу, или во время нагружения или выгружения товара или груза или припаса или воды, или иного нужного для корабля или судна, и все силы и возможное старание приложим к счастливому плаванию, колико от наших трудов то зависит, или к сохранению или спасению того корабля или судна или товара или груза. От должности же нашей не будем отрезаться ни днем, ни ночью, с корабля или судна без дозволения корабельщика или судовщика, штурмана или кормчего, ни под каким видом самовольно не сойдем; и буде, паче чаяния, кто из нас корабельный или судовой служитель или водоходец учинит что противное сему, то подвергается строгому и точному взысканию в силу Устава купеческого водоходства, который мы обязуемса выполнить безотговорочно и непрекословно, и в силу оного всякое веление вышепоименованного корабельщика или судовщика и его штурмана или кормчего, для правления корабля или судна или для прекращения порока или неистовства не отречемса выполнить, и никто из нас не прежде и не более и не инако плату требовать не должен, как в силу и следствие Устава купеческого водоходства и здесь при имени каждого написано. Буде корабельные или судовые снасти или припасы или товар или груз или скарб или деньги или иное что кому из нас будет поручено в смотрение и сохранение вследствие его должности или по доверенности, то долженствует дать ответ и отчет прежде получения платы. Буде же его несмотрением или небрежением учинится вред или ущерб, то удовлетворит из его платы сполна.

За таковое точное и верное исполнение вышепрописанных условий „Имрек корабельщик или судовщик корабля или судна, именованного Б, обещается и обязуется платить с точностью наем, как здесь ниже упомянуто, и даст каждому плату, как противу имени каждого написано литерами и цифирью, и снабдевает и снабдит, и содержать (содержит?) нас на доброй и здоровой пище по силе Устава купеческого водоходства, который он обязан исполнить, приемля статьи оного во всех случаях себе за правила и повинуюсь оному в ответе и отчете. Для точного же исполнения сего договора, который есть добровольный непринужденный и для которого никакие запращенные способы или средства, ни усилия не были употреблены, мы и каждый из нас к сему договору приложили наши руки, при свидетелях, ниже подписавшихся, и написали месяц и день нашего договора, как назначено противу имени каждого из нас.

„Подписано: А, имрек корабельщик, или судовщик“.

К образцу договора приложена форма наемного списка с следующими рубриками:

Место и время вступления в служение.	Имена людей.	Звание.	Свидетели.	Плата месяч-най.		Плата на весь путь.	Время отгулка.	Целая плата	
				Р.	К.			Р.	К.

Глава VII „Устава“ (ст. 125—153) трактует „О найме корабля или судна“ и о договорных отношениях судохозяина или „наемотдавателя“ судна с „наемщиком“, а также хозяина и нанимателя с корабельщиком или судовщиком. За невыполнение договора, а также за неправильную нагрузку судна, установлена неустойка или, по выражению „Устава“, „пена неустойшная“, которая не должна превышать общей суммы договорной платы (ст. ст. 134 и 146—147). За случаи стихийных бедствий и, вообще, force majeure неустойка не взимается (ст. 135).

Глава VIII (ст. ст. 154—167) предусматривает права и обязанности „хозяев корабля или судна“, разумея под этим названием лиц или компаний, „кто своим иждивением построит или купит или в наследство получит корабль или судно“ (ст. 154 и 155). Большая часть главы посвящена определению взаимных прав участников компаний, предусматривая степень участия каждого члена в общем деле и основы взаимных расчетов, как за время участия в компании, так и при выходе из нее (ст. ст. 158—162 и 165). Здесь же предусматривается обязанность судохозяев иметь на каждое судно „письменный вид на гербовой бумаге“ или судовой документ, „в котором вписать: 1) меру корабля или судна; 2) сколько тот корабль или судно поднимет груза; 3) место, год и месяц, где корабль или судно построен; 4) из какого дерева корабль или судно построен; 5) род корабля или судна (как-то: корабль, или бригантин, или галиот, или бот, или инако, как обычай есть называть); 6) что мастер и мастеровые за постройку корабля или судна удовлетворены платежем. Сей вид именуется крепость на корабль или судно, и быть оному подписану мастером, который строил тот корабль или судно, двумя свидетелями, и потом записать крепость на корабль или судно у маклера в его маклерской книге; маклер же да объявит о сей записке в Городовом Магистрате или Ратуше, где с той крепости брать пошлину по одному проценту с капитала, в который стал корабль или судно, в пользу водоходных школ, а более сего не собирать и не платить“ (ст. 163).

Глава IX (ст. ст. 168—180) говорит о „Должности маклера“, определяемого, „по одному или более“, „в каждой части города“, согласно избрания „обществом граждан той части“, для записи и регистрации всех договоров и сделок по водоходству ¹⁾.

Часть вторая „Устава купеческого водоходства“, содержащая главы X—XIII, была издана в том же 1781 году, 23 ноября.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXI, № 15176.

Глава X (ст. ст. 181—215) посвящена вопросу о страховании судов, грузов или „иного чего“ (вплоть до денег, даваемых в заем „на корабельную или судовую крепость“,—ст. ст. 201—202) „для предохранения от несчастливого случая или опасности, или истребления или разорения, за некоторую плату (страховому обществу), соразмерно долготе и свойству пути, или времени года, или иным обстоятельствам“,—и предусматривает права и обязанности обеих заинтересованных сторон—и страхователя, и общества. При слаче на страх от страхователя требовалось „истинное, обстоятельное, верное и точное известие“ об объекте страхования. О корабле или судне оно должно было состоять в следующем: „1) как тот корабль или судно стар; 2) тот корабль или судно где построен или вычинен; 3) тот корабль или судно из какого леса построен или вычинен; 4) тот корабль или судно выконопачен ли или не имеет ли течи; 5) тот корабль или судно снабжен ли мачтами, реями, снастями, парусами, якорями хорошими и надлежащими, канатами и всем потребным запасом, припасом и прибором для предприемлемого пути; 6) тот корабль или судно где находится; 7) что тот корабль или судно на-лицо; 8) тот корабль или судно в какое место путь примет и куда пойдет, и в какое время года, и прочие обстоятельства пути“.

„Известие о состоянии товара или груза или иного чего“ должно быть „сходно свойству, количеству или качеству того товара или груза или иного чего, о чем чинится застрахование. Буде же корабль или судно, или товар или груз или иное что, в добротe или в свойстве или в количестве или в качестве имеет недостаток или порок,—то о том равномерно дать истинное, обстоятельное, верное и точное известие страховому обществу. Умышленная же утайка в бытии, или в добротe, или в свойстве, или в количестве, или в недостатке, или в пороке, или в истинной цене корабля или судна, или товара или груза или иного чего в застраховании да почтется обманом и коварством“ (ст. 183), подлежащим уголовному преследованию (ст. 182).

Страховое общество являлось ответственным только за более или менее значительные убытки и повреждения, „превосходящие три процента со всей цены застрахованного“; мелкие оставались на ответственности владельца, за исключением случаев, особо оговоренных в страховом обязательстве (ст. 190). Для сахару, табаку, пеньки, льну и кож ответственность уменьшалась для общества еще больше, начинаясь с 5% всей ценности страхования, за хлеб же всякого рода и рыбу устанавливалась только в случаях крупных катастроф, „буде пропадает все количество или качество“ товара, если опять таки не было особой оговорки в страховом свидетельстве (ст. 192).

На весь служебный персонал судна возлагалась обязанность всячески содействовать спасению застрахованного имущества: „Буде застрахованному кораблю или судну учинится крушение или гибель, то корабельщик или судовщик и корабельные и судовые служители и водеходцы должны стараться, колико возможно, спасти тот корабль или судно, снасти, снаряды, товар и груз, за что от Страхового Общества получить имеют награду спасения“ (ст. 212).

К главе „О застраховании“ приложен и „образец страхового обязательства противу всех опасностей“.

Глава XI (ст. ст. 216—280) говорит „О конвое или защите“ купеческих судов военными кораблями или взаимно несколькими купеческими судами друг друга от всякой внешней опасности.

Глава XII (ст. ст. 229—273)—„О аверии или приключении“ делится, кроме небольшой вступительной части (ст. 229), на 4 особые раздела по 4 видам „аверий“.

Первый раздел (ст. ст. 230—233) трактует „О аверии или приключении простом и частном“, разумея под этим незначительное повреждение или убыток, происшедшие „от непогоды или иного нечаянного случая“, как, например, „потеря каната или веревки или паруса или якоря или мачты или снасти или иной части, товара или груза или излишнее прокормление или содержание людей или издержанье вещей“ (ст. 230), а также повреждения „от собственного качества или свойства“ судна и груза (напр., загнивания, брожения, течи и проч.) „или от неисправной или непорядочной укладки“ и т. д. (ст. 232). Убытки от такой „аверии“ должен был нести владелец поврежденных или утерянных предметов (ст. 231).

Второй раздел (ст. ст. 234—256) „О аверии или приключении большом и общем“: „Буде кораблю или судну или товару или грузу учинится ущерб или убыток ради спасения корабля или судна или людей, или товара, или груза, как-то, например: искупление от рук неприятельских или воровских, или во время защищения или обороны, или во время крушения или гибели отрубление якоря или каната или мачты или снасти, или кидание в воду ради облегчения корабля или судна товара или груза или иных вещей“ (ст. 234). Ущерб или убыток в таких случаях возлагался на всех „вообще участвующих в корабле или судне, или товаре или грузе“, пропорционально стоимости перечисленных предметов (ст. 235).

Из общего правила исключались случаи, когда „аверия“ являлась следствием чьей-либо определенной вины, как, напр., излишней загрузки судна (ст. 251) или приемки товара или груза без ведома нанимателя судна (ст. 250) и т. д.,—в таких случаях отвечали платился виновный.

Ст. 254 определяла вознаграждение за защиту судна: „Буде корабельщик или судовщик и корабельные или судовые служители или водоходцы ревностно и храбро защищали корабль или судно противу неприятеля или вора, то почитать за аверию или приключение большое и общее и платить награждение защищения вообще (т. е. всем) участвующим, а именно:

„Не раненому плату шестимесячную.

„Раненому плату годовую.

„Потерявшему член тела плату двухгодовую.

„За убиенного или умершего от раны наследникам плату двух годовую.

„Лечение же раненых равномерно почитать за аверию или приключение большое и общее и платить вообще участвующим“ (ст. 254).

Третий раздел (ст. ст. 257—258)—„О аверии или приключении малом“: „буде кораблю или судну, или товару или грузу учинится ущерб или убыток по причине входа или выхода из города или порта или пристани, как-то: лотманская плата, или где установлены привальные или отвальные деньги, или огневые или иные сборы, или накладки под различными именами, или наем шлюпок или людей для буксирования или лямки, или иные портовые расходы“ (ст. 257). Оплачивали их: одну треть судохозяин и две трети владельцы товара или груза (ст. 258).

Четвертый раздел (ст. ст. 259—273)—„О аверии или приключении взаимного вреда“: „буде кораблю или судну, или товару или грузу

учинится ущерб или убыток от иного корабля или судна, или товара или груза, как-то, например: корабль или судно с иным кораблем или судном сойдется, и обeim от того учинится вред или ущерб или убыток“ (259). В данном случае этот убыток оплачивал „тот, кто оный причинил“ (ст. 260), при чем если был виновен весь экипаж судна, то к участию в оплате привлекались и „судовые служители или водоходцы“, „по мере своей платы и соразмерно цене корабля или судна“, а остальная сумма возлагалась на „хозяев корабля или судна“ (ст. 263).

Вообще, „Устав водоходства“ детально рассматривает целый ряд конкретных случаев, стараясь определенно установить причины „аварий“, т. е. чью-либо вину или же случайность или вызванную обстоятельствами неотвратимую неизбежность „аварий“. В последнем случае убытки столкнувшимися судами оплачиваются пополам (ст. ст. 265, 266, 267, 271 и 272).

О каждой „свалке“, т. е. столкновении судов, предписывалось производить подробное расследование с выяснением всех обстоятельств, вызвавших катастрофу и сопровождавших ее (ст. 273).

Последняя глава „Устава“ (ст. ст. 274—298) говорит „О крушении или гибели (судна), о награде спасения и о лотцах“.

Крушение определялось так: „буде корабль или судно от бури или жестоких ветров, или неосторожности, или погрешности, или незнания утонет, или найдет на камень или на мель или на берег, или инако расшибется или разобьется, или учнет течь так, что возможности нет свести с места, или вылить воду или починить“ (ст. 274).

Как самое судно, потерпевшее крушение, так и все люди на нем, и весь живой и мертвый груз, „буде спасти способ сыщется“, пребывают „под непосредственным Самодержавным покровительством и защитою Императорского Величества, и да не коснутся до оного никакие противные силы, всяк же верноподанный, наипаче же в службе и присягою верности обязанный и служение военное или гражданское отправляющий, да поможет крушение или гибель терпящим и да приложит крайнее старание о спасении корабля или судна и людей, товара или груза и того, что только спасти возможно; спасенное же со всяким попечением и тщанием да сбережется и охранится в удобных и безопасных местах, дабы от худого смотрения или небрежения повреждено или истреблено быть не могло, и да не присвоит себе никто ни малейшей части спасенного“ (ст. 275). Само собой разумеется, что все местные власти, как уездные, так и губернские, обязывались к тому же в первую очередь (ст. ст. 275—277). При этом не делалось исключений даже и для „неприятельских или разбойнических“ судов, отношение к которым в случае крушения или гибели предписывалось одинаковое со всеми другими (ст. 285).

За спасение судов и грузов, а равно и за охрану их, устанавливалась награда в размере $\frac{1}{4}$ спасенного имущества, спасение же людей предписывалось „безденежно, из единой жалости и человеколюбия к ближнему утопающему“ (ст. 281).

Несколько конечных статей „о лотцах“ или проводниках-кормчих судов, в дополнение к статьям, трактовавшим о них выше (6,40 и 41), определяли их обязанности и степень ответственности в различных случаях крушений и аварий судов (ст. ст. 296—298) ¹⁾.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр I, т. XXI, № 285.

Таков был изданный Екатериной II „Устав купеческого водохозяйства“¹⁾, легший в основу всего нашего последующего законодательства о судопромышленности. Доселе стихийное и регулируемое почти исключительно одной личной инициативой и обычаем, оно в основных своих чертах было, наконец, введено в рамки закона и права, что являлось и настоятельно необходимым с широким развитием судохозяйного дела и увеличением судового движения. Следует, однако, отметить, что не все требования „Устава водохозяйства“ были взяты из жизни и восприняты ею, по крайней мере на Волге.

Правительство Павла I уже не возвращалось к вопросу судохозяйства, вообще, но издало несколько сепаратных указов, относившихся преимущественно к судостроению.

Так, напр., указом от 8 марта 1799 г. было разрешено отпустить лес из пермских казенных заводов на постройку судов для перевозки соли²⁾; указом от 13 того же марта аналогичное разрешение дано жителям города Колы, которые, кроме того, были освобождены от установленных сборов с топорных лодок и попенных денег за вырубленный лес³⁾; указами от 25 июля и 12 августа того же года устанавливались главные основания для постройки барок, проходивших Боровицкие пороги (где требовалась особенная прочность судов) и Ладожский канал (требовавший определенного размера судов, особенно в ширину⁴⁾); указом от 30 декабря 1799 г. давалось значительное облегчение мелким судостроителям из крестьян „казенного ведомства“, поселенных „на землях к хлебопашеству неспособных“ и имеющих „единственное пропитание и уплату подати от постройки разного рода речных судов“, разрешая им брать для этой цели казенный лес без особых формальностей и, главное, без платежа попенных денег, с тем, чтобы, вместо них, платить известную пошлину при продаже выстроенных судов⁵⁾.

Размеры вышеупомянутых пошлин с судов были установлены другим указом—от 20 февраля следующего 1800 года, при чем впервые введено обложение по вместимости судов. Указ определял:

„С пильных водовиков, романовок и тому подобных судов, на разных озерах употребляемых, с речных барок, полубарок, коломенок, байдаков, стругов, ладей и прочих судов, имеющих боковые стены вышиною от пяти до восьми четвертей аршина, для избежания затруднительных вычислений и недоразумений, взыскивать с числа сажень 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 пятидесяти, от десяти до двенадцати четвертей—по шестидесяти, от двенадцати же четвертей и выше—по 75 коп.; на сем же основании, т. е. с числа сажень длины, помноженных на ширину, брать с каждой сажени и с лодок, кои свыше четырех сажень длины; те же, кои менее сего

¹⁾ Третья часть устава, обещанная Екатериной в указе о выпуске 2-й ч. и посвященная, согласно этому указу, вопросам „о верфях и лесах, на строение кораблей и судов потребных, и о водолазательных школах для снабдения российского водохозяйства людьми в том искусными“, так и не была издана.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXV, № 18882.

³⁾ Там же, № 18887.

⁴⁾ Там же, №№ 19048 и 19081.

⁵⁾ Там же, т. XXV, № 19236.

размера, от пошлины изъемяются, ибо оные обыкновенно делаются из леса, оставшегося от построения барок или судов, и употребляются для прислуг оных; но как некоторые из именованных судов строятся с крышками, то с таковых брать сверх того десятую часть той пошлины, которая с судна или барки по вышеписанному положению причитаться будет“.

Значительную льготу предоставлял указ так преследовавшимся до сих пор „топорным судам“, учитывая, очевидно, что их заставляла иногда делать неизбежная необходимость вследствие недостатка пильного леса: „ Относительно топорных барок, коих построение запрещено разными подтвердительными указами, но которые в некоторых местах и донныне по необходимости употребляются, с оных взыскивать пошлину вдвое против пильных судов равных размеров, но за сим уже установленный по указу 1764 года октября 15-го дня сбор штрафных денег отменяется, а как оный учрежден в пользу водяных коммуникаций, но за несуществованием тогда Департамента, поныне поступал в число Государственных доходов: то и надлежит его из ведомства Адмиралтейского из устанавливаемой вновь пошлины ежегодно отчислять в Казначейства, разумея сие как о поборе с топорных барок из лесов помещичьих, так и из лесов казенных“.

Еще ббльшие льготы были даны окраинным судопромышленникам на севере, из коих поморцы „по бедности“ совсем были освобождены „от сбора пошлины с рыбачьих и промышленных судов, ими употребляемых“, а остальные жители, кои „имеют более средств к пропитанию“, должны были платить пошлину „вполы (т. е. половину) против сделанного положения о сборе с пильных барок и судов“¹⁾.

В заключение указ устанавливал порядок учета вновь выстроенных судов путем выдачи на каждое судно особого билета следующей примерной формы:

Билет.

„1800 года, Февраля месяца 12 дня, дан сей билет хозяину коломенки топорного дела, которая в длину 17 сажень, в ширину 11½ аршин, в высоту боковых стен 8 четвертей аршина без крыши; построена Тверской губерний, Ржевского уезда из казенных лесов, дачи Экономического ведомства Никитинской волости, села Никольского, и положенные по указу 1800 года..... дня деньги 52 рубля и 12 копеек получены сполна, а для свободного прохода оного судна приложено адмиралтейское клеймо на корме“.

Для того же, чтобы не могли ускользнуть от обложения, под видом вновь выстроенных, старые суда, для последних были установлены особые краткие билеты, выдаваемые на зимовках по следующей форме:

¹⁾ Еще раньше, указом от 13 марта 1799 г. Впоследствии, в царствование уже Александра I, все назначенные указом 1800 года пошлины с судов были повышены вдвое (указ 12 ноября 1810 г., — П. С. З. Р. И., т. XXXI, № 24417), при чем к топорным судам были отнесены и такие, „у которых днища или боковые стены окажутся из топорных досок“ (указ 28-го августа 1814 г., опубл. 12 окт., — П. С. З. Р. И., т. XXXI, № 25660). С другой стороны, указом от 18 августа 1825 г. было совершенно отменено взимание пошлин с барок топорного дела по Восточной Сибири» (Там же, т. XL, №30451).

„Билет“.

„1800 года месяца . . . дня, дан сей хозяину *имреку такого-то судна*, зимовавшего *такой-то* губернии, *таком-то городе или уезде*, и для свободного прохода приложено *такого-то* города клеймо на корме“¹⁾.

Позднее такие же билеты было предписано выдавать на суда, выстроенные из собственного и, вообще, частновладельческого леса (указ от 28 июля 1800 г.²⁾).

Таким образом, в царствование Павла I, на ряду с значительными льготами судопромышленникам, была сделана первая (и пока еще слабая) попытка к учету всех наших речных судов, с выдачей особого документа на каждое судно и с наложением казенных клейм, дававших право на свободное плавание.

Несколько иного характера был другой указ Павла от 1 ноября 1800 года, вызванный ходатайством „купечества о распространении кораблестроения и мореплавания“.

Купечество, признавая „необходимо нужным“ ряд мер „для поощрения и усиления Российского кораблестроения, мореходства и водоплавания по морям, озерам и рекам“, представило по этому поводу особую записку в общее собрание коммерц-коллегии. Большинство вопросов, возбужденных этой запиской, касались морского судоходства, но попутно, в особенности в общих положениях, затрагивалось и речное. Так, первый же пункт говорил о желательности распространения права „на содержание и именование морских и речных судов“, данного статьями 105, 111 и 117 Городового Положения Екатерины II преимущественно гильдейским купцам, „на все купечество Российское и посадских, без всякого различия и преимущества одних перед другими“.

Таким образом, российское купечество взглянуло на дело судостроения довольно широко. Однако, это объяснялось, повидимому, не одним сознанием интересов судоходства, а, на ряду с тем, и личными выгодами, так как сами купцы судостроением в то время не занимались, приобретая суда покупкою, а всякое расширение строительства, естественно, вело к конкуренции и понижению цен на суда. Что это действительно было так, дает основание один из следующих пунктов записки, в котором купечество, на ряду с ходатайством о расширении и свободе судостроения, просило об определенном вмешательстве власти (и притом власти близкой себе, именно: коммерц-коллегии) в область конструкции судов,— очевидно, желая проводить только известные, нужные самому купечеству, типы (повидимому, главным образом, полуморские, озерные), при чем для пушей убедительности своей просьбы привлекался даже авторитет Петра I. Пункт 4-й ходатайства гласил: „Высочайше повелеть Коммерц-Коллегии немедленно рассмотреть конструкцию судов, употребляемых для внутренней в Государстве перевозки, и назначить выгоднейшие, прочнейшие и удобнейшие строить по апробованным ею чертежам, запрета в известное время строение ныне употребляемых беспрочных, сообразуясь, сколько возможно по нынешним обстоятельствам, с учреждениями Государя Императора Петра Первого“.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXVI, № 19285.

²⁾ Там же, т. XXVI, № 19463.

Между прочим, нелишне остановиться на этой странной и шедшей из самой промышленной среды попытке воскресить времена Петра I обязательным регулированием судостроения из центра. Она объяснялась, очевидно, тем, что в ходатайстве участвовало преимущественно петербургское купечество, заинтересованное во внутреннем судоходстве главным образом плаванием по подъездным путям к столице, т. е. по разного рода каналам, где регулирование судов было действительно необходимо.

Но время увлечения руководством судостроительного дела из центра уже прошло безвозвратно, и ходатайство купечества вызвало возражения в среде самого правительства.

Вице-президент адмиралтейств-коллегии, известный любимец Павла I, граф Г. Г. Кушелев, на предварительное заключение которого была передана записка купечества, дал по вышеприведенному пункту ее следующий отзыв: „Хотя в Коммерц-Коллегии и положен морской и судоходный департамент, но так как оный состоит из одного токмо Члена и мастера, следовательно рассмотрение и утверждение рода судов более зависит от Адмиралтейств-Коллегии, ибо на сие и Высочайшая есть воля, чтобы все чертежи как коммерческих морских судов, так и внутренней коммерции рассматривала Адмиралтейств-Коллегия и оные улучшивала и утверждала. Для внутренней же коммерции нужно, чтоб суда соответственные были пропорции каналов и глубине рек, о чем сведения должны быть в Департаменте водяных коммуникаций. И так суда должны быть сделаны для каждого плавания, соответствующие пользе и выгоде; при том конструкции переменяются по разным обстоятельствам и надобностям, почему нельзя утвердить один раз навсегда оную, а каждый раз, буде бы изобретен кем был больших выгод и преимуществ чертеж какового-либо морского или речного судна, то хозяин оног или мастер, его начертавший, должен представить через Департамент Морской, в Коммерц-Коллегии предложенный, в Адмиралтейств-Коллегию, на утверждение по силе уже Высочайшей на сие воли“. Правда, коммерц-коллегия не согласилась с Кушелевым и с своей стороны предложила передать ей все имеющиеся в департаменте водяных коммуникаций чертежи судов, дабы „снабдевать оными купечество, желающее предпринять постройку судов“, новые же изобретения в этой области „свидетельствовать в 3-й Экспедиции Коммерц-Коллегии, в которой по Высочайшему наставлению, данному Коммерц-Коллегии, должна быть ведома таковая коммуникация, как внутренняя, так и внешняя, а потому и назначен в оную Член Морского Департамента и мастер строения судов“. Вместе с тем коммерц-коллегия предлагала запросить купечество, „в каких морях, реках или озерах предполагают они плавание своих судов, которые ими будут строимы, дабы Коллегия сообразно сему, относительно конструкции тех судов, могла заблаговременно сделать надлежащее рассмотрение“.

Павел утвердил мнение коммерц-коллегии, однако из этого опыта, как и следовало ожидать, ничего не вышло, и никаких реальных результатов для себя купечество не добилося: судостроение продолжало идти своим путем, эволюционируя очень медленно под влиянием не указаний сверху, а требований жизни и опыта.

Наряду с вышеуказанными льготами судостроению, правительство Павла I прилагало большие заботы о сохранении и расширении лесов. За 4½ года царствования Павла было издано около 50 указов, затрагивавших вопрос о лесах, в том числе коренные

узаконения — о лесном управлении (именной указ от 12 марта 1798 г.)¹⁾ и др.

Чрезвычайно важен был также указ от 30 мая 1799 г. о бичевниках, предписывавший губернским правлениям о приведении „в узаконенное Межевою Инструкциею положение“ бичевников по судоходным рекам, „равно о содержании впредь оных в должном порядке и о неделании заколов и плотин на судовом ходу, а паче по тем рекам, по которым имеется обратный подъем порозжих судов для погрузки оных по пристаням“, в особенности же на путях к Петербургу, „ибо главное продовольствие престольного града и течение большей части коммерции государства, равно и сбережение лесов, сопряжено, посредством водяной коммуникации, (с) обратным ходом барок и судов до тех мест, где воды, текущие к Петербургу, поворот оных позволяют“²⁾. Указом от 28 того же мая устанавливались даже особые денежные премии судопромышленникам, возвращавшимся из Петербурга с порожними барками³⁾.

Правительство Александра I, эпоха которого является уже переходною гранью к следующему периоду, так как в царствование Александра на Волге появились первые паровые суда, окончательно отказалось от вмешательства в частное судостроение, предоставив в этом деле полную свободу судопромышленникам.

За все 25-ти летнее царствование Александра был издан только один указ, касавшийся судостроения, — от 14 ноября 1809 г., — требовавший прочности в постройке судов и хорошей конопатки — „отноуд не охлопками или другим чем сему подобным, но чистою паклею, укрепленною планками и прибитою по мере надобности железными скобками“⁴⁾.

Кроме того, вскользь затрагивался вопрос о судостроении в указе от 22 июня 1815 г. (опубликован сенатом 19 июля), вернее сказать — в утвержденной и распубликованной при этом указе „Записке о распоряжениях правящего должность Главного Директора п. с. о мере груза барок и о средствах, принятых им к отвращению злоупотреблений, по предмету сему вкравшихся“. Подтверждая прежние распоряжения о грузовой осадке барок, плававших по верхней Волге и системам, — до 20 дюймов не свыше 14 вершков, а в межень не свыше 12 вершков, — правящий должность главного директора, между прочим, останавливался на судах с наклонными внутрь штевнями, высказываясь против таких судов: „При предписанном нам в Вышнем Волочке обмере длины барок, когда днище длиннее, нежели поверхность, прилагать к мере на поверхности найденной и излишек длины, считая от носа, и сию уже полную длину судна принимать при взыскании положенных штрафов за превосходство сверх 17 саж. Распорядок сей послужит к уменьшению невыгодного построения барок с наклоненными в средину носами; ибо придерживаться к подобному образу конструкций не иначе что побуждало, как желание дать судну длину больше узаконенной, не подвергаясь штрафу“⁵⁾.

Все внимание правительства было обращено на улучшение путей сообщения и на упорядочение пользования ими. Обзор улучшений в частности, водных путей дан нами в первом томе нашей работы

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXV, № 18429.

²⁾ Там же, т. XXV, № 18983.

³⁾ Там же, № 18987.

⁴⁾ Там же, т. XXX, № 23984.

⁵⁾ Там же, т. XXXIII, № 25886 г.

История упорядочения судоходства представляется в следующем виде.

Уже в 1802 г. „главный директор водяной коммуникации“ граф Румянцев столкнулся на этой почве с самим царем. Александр 19-го марта 1802 г. дал Румянцеву приказ о пропуске не в очередь по водным путям на Петербург барок провиантского ведомства. Главный директор внес повеление царя в департамент водяных коммуникаций и от имени последнего представил Александру особый доклад, в котором писал: „Вследствие Высочайшего Вашего Императорского Величества повеления, объявленного мне сего марта 19-го дня Вашего Величества Генерал-Адъютантом графом Ливеном о пропуске не в очередь водяною коммуникациею барок провиантского ведомства в обход прочим судам, Департамент подает свое мнение, что многие купцы из опытов частого по Вышневолоцкой коммуникации хождения, расчисляя время, в которое они могут прибыть к Санктпетербургу, заключают, соображаясь оному, условия с иностранными конторами на поставку товаров и от таковых пропусков не в очередь претерпевают чувствительные остановки, а нередко за непоставку товара в срок и убыток. С другой стороны, если таким пропуском не в очередь казенное место, в пользу которого позволение дано, и выигрывает, то не менее того столица в продовольствии жизненными припасами претерпевает ощутительный вред. Впрочем, если те, которым доставление казенного припаса вверено, будут столь же тщательно поспешать, как и другие, то никакого почти замедления последовать не может. Приняв все сии причины в уважение, что и те и другие, будучи верноподданные Вашего Императорского Величества, не имеют никакого права преимущественно перед другими пользоваться Монаршими милостями с предосуждением общественной пользе; которая есть предпочтительнее частной, осмеливаюсь Вашему Императорскому Величеству всеподданнейше донести, не благоугодно ли Вашему Величеству будет повелеть, на пользу общества, все таковые пропуски водяною коммуникациею барок не в очередь в обход прочим судам отменить“.

Александр принужден был согласиться с докладом и отменил свое распоряжение ¹⁾.

В 1809 г. именным указом от 14 февраля были изданы первые в России „Правила для судоходства“, касающиеся пока плавания по Мариинскому каналу и Вышневолоцкому пути.

Как совершенно новому у нас начинанию, изданию решено было предпослать некоторые объяснения, в которых указывалось, что, „По затруднениям, встретившимся в судоходстве минувших лет, признав нужным принять скорые и действительнейшие меры к лучшему устройству водяных путей, к Санктпетербургу лежащих“, царем было поручено „особенному Комитету из членов Департамента Водяных Коммуникаций, под председательством Министра Внутренних Дел составленному, рассмотреть главные препятствия, на сих путях доселе предлежавшие, и представить надежнейшие способы к их отвращению“, и что комитетом одним из таких препятствий был признан „недостаток точных правил и надзора в распорядке хода судов“.

Содержание правил было очень скромное и сводилось лишь к кратким указаниям о предельной грузовой осадке судов (по Вышневолоцкому пути не свыше 15 вершков в вешнюю воду и 12 вершк.

¹⁾ П.С.З.Р.И., собр. 1, т. XXVII, № 20197.

в межень, по Шексне от 7 до 8 четв., с крайним минимумом „в случае чрезвычайной засухи“ до 5 четв., и по Белоозеру 7 четв.) о размерах судов (по Мариинскому каналу максимальные 33—36 арш. в длину и 9—10 аршин в ширину и минимальные 21 аршин в длину и 7—8 арш. в ширину, при общей высоте от дна до палубы в 3 аршина; по Вышневолоцкому пути, без ограничения длины и высоты, для барок и полубарок не свыше 4-х саж., а для лодок не свыше 3 саж. в ширину), о накладных на товар (выдаваемых „смотрителями каждым по своей дистанции“), о взимании штрафов за нарушение правил (по 100 руб. по Мариинскому каналу за каждую лишнюю четверть, а по Вышневолоцкому пути за каждый лишний вершок излишней нагрузки) и проч.

Кроме того, вышневолоцкие правила содержали сепаратные пункты: о прочности и своевременной готовности судов к плаванью (под угрозой 100-рублевого штрафа); об обеспечении плаванья необходимыми денежными средствами (под угрозой того же штрафа за остановку судна по недостатку денег); об остановках судов в пути только вне ходового фарватера и не иначе, как на якорь, дабы не мешать другим идущим судам; о свободном обходе впереди идущих судов лишь лодками не свыше 9 саж. длины и 3 саж. ширины (на право какового обхода дается особая накладная); о порядке найма лоцманов и добавочных лошадей с коноводами при прохождении порогов и т. д. В специальном пункте оговаривалось, что „казенные судоотправители и комиссионеры ни в чем не изъемяются от вышеписанных постановлений, и с ними поступаемо будет точно так же, как и с партикулярными судоотправителями. А дабы от недостатка путевых денег не могло какой-либо последовать остановки, то все казенные места, кои будут в ходу иметь Комиссии, обязаны иметь в Рыбинской, Вышневолоцкой и Боровицкой Конторах запасные суммы со шнурованными книгами, дабы конторы сии в случае требования денег комиссионерами, тому месту принадлежащими, могли их снабдить оными“ (п. 24).

Между прочим, вышневолоцкие правила давали любопытное определение самых типов судов, плававших по Вышневолоцкому пути: „Всякое судно, имеющее более 12 сажен длины, считается баркою; судно, имеющее от 9-ти сажен и до 12-ти, но не более, считается полубаркою; а судно, имеющее 9 сажен ровно или менее, есть лодка“ (п. 4).

В свою очередь мариинские правила содержали интересный сепаратный пункт о нормальном (обязательном) составе судовых команд. „Для исправного и скорого хода судов, каждое из них должно иметь кроме судоотправителя и лоцмана на каждые 500 пуд или 50 кулей муки по одному работнику, если груз судна простирается не более, как до 2.500 пуд. Если же груз составляет более сего количества, то на каждую 1.000 пуд выше означенных 2.500 прибавляется еще по одному человеку.. Если же число работников на судне будет менее сего расчета, то взыскивается с судоотправителя по 10 руб. за каждого недостающего человека, и он обязывается нанять и дополнить сие число на первой пристани“ (п. 9).

Наконец, в мариинских правилах отдельным пунктом отмечалось, что для поощрения постройки палубных судов, ходящих по Мариинскому каналу, отныне впредь в течение первых трех лет не будет с них взиматься никаких пошлин и штрафов, по лесному ведомству положенных, и если они будут строиться из лесов казенных, то платят одни попенные деньги. Для хода же по быстротам

и порогам реки Свири не будет от лесного Начальства воспрещаемо рубить потребные потеси“ (п. 11).

Как мариинские, так и вышневолоцкие правила заканчивались постановлением, что, „дабы никто не мог отрицаться неведением сих постановлений, при каждой накладной выдавать оных судоотправителям по одному печатному экземпляру“¹⁾.

Вскоре после издания первых правил для плавания, ряд указаний, аналогичных им, был дан в утвержденных именным указом от 16 апреля того же 1809 г. „Инструкциях смотрителям на пристанях по ведомству Рыбинской Конторы Водяной Коммуникации“.

Не касаясь подробностей этих инструкций, рассмотренных уже нами в I-м томе, мы отметим здесь только ряд статей, направленных к улучшению быта судорабочих и облегчению их тяжелого труда. Важнейшие из этих статей в „Общей инструкции пристанным смотрителям по системе реки Волги ведомства Рыбинской Конторы Водяной Коммуникации“: 18-я, возлагавшая на смотрителя обязанность следить, чтоб „заключенные судоотправителем с рабочими условия... не были двусмысленны, но ясные, и записаны в маклерскую книгу“; 19-я, устанавливавшая состав судорабочих, определяя его „от всех низовых мест до Нижняго Нова-города по 3 человека на каждые 1.000 пуд, а от Нижняго Нова-города до Рыбинска, как по местам более затруднительным, по 3½ человека на 1.000 пуд“, и ст. 20-я, требовавшая „обязать судоотправителей подпискою, чтоб они больных работников отнюдь в пустых местах безчеловечно не оставляли, но везли бы их до деревни или первого города, где отдавали бы им, буде есть смотритель водоходства, при оном, а если нет, при городском или земском начальстве, заработные по расчету деньги и паспорта, взяв от того, при ком удовлетворен рабочий, квитанцию“.

Первая же навигация по издании „Правил для судоходства“ показала значительную их неполноту и несовершенство, почему было немедленно приступлено к их пересмотру, и уже 29-го октября следующего 1810 года новые правила были утверждены царем под названием „Учреждения о судоходстве по реке Волге чрез Вышневолоцкий канал до С.-Петербурга“.

Новому судоходному кодексу придавалось такое значение, что он был издан при особом царском манифесте, который гласил:

„Внутреннее судоходство, составляя весьма важную отрасль Государственной промышленности, требует постоянных правил в устройстве его и движении.“

„В сем уважении Главный Директор Путей Сообщения, Его Императорское Высочество Принц Георгий Голштейн-Ольденбургский, представил Нам Учреждение о судоходстве по реке Волге чрез Вышневолоцкий канал.“

„Рассмотрев начала, на коих Учреждение сие основано, и находя их доброму и попечительному устройству сея части сообразными, вняв мнению Государственного Совета, повелеваем:

„1) Учреждение о судоходстве по реке Волге, Нами утвержденное и при сем прилагаемое, привести в надлежащую силу и действие.“

„2) Как по свойству распоряжений, в нем содержащихся, опыт и подробнейшее наблюдение могут впоследствии показать нужные в нем дополнения и перемены: то и представляется Главному Ди-

¹⁾ П.С.З.Р.И., собр. 1, т. XXX, № 23483.

ректору Путей Сообщения, по ближайшему его усмотрению, представлять Нам о сих дополнениях и переменах, какие признаются им нужными и полезными к дальнейшему сея части усовершению“.

Самое „Учреждение о судоходстве“ состояло из 120 параграфов, но в сущности представляло из себя те же первоначальные правила для плавания, только более распространенные и детализованные.

Из дополнений можно отметить: а) рекомендацию связывать бока судов снаружи для крепости так гонимыми некогда Петром I „железными скобами“ (§ 7); б) точное определение размеров судов— „в длину не более 17 сажень, а в ширину (включая и толщину боков) не более 4 сажень в верхнем конце“ (§ 8); в) приравнение договоров, заключенных с судовщиками при маклере относительно сплава судов, к контрактам (§ 12); г) изъятие из закона, запрещавшего верить крестьянину свыше пяти рублей, для тех, кто нанимается для сплава судна (§ 13); д) обязанность судорабочего, а при несостоятельности его поручителя, в случае нарушения договора, вернуть хозяину задаток, а также излишки („передаточные“), уплаченные новому рабочему, нанимаемому взамен нарушившего договор (§ 14); е) установление нормального количества и состава судорабочих (в изменении указаний инструкции смотрителям по ведомству Рыбинской конторы)— „на всякие девятсот пуд груза, начиная от пристаней по нижней части Волги до Нижнего Новгорода“, по 3 работника, „а от Нижнего Новгорода до Рыбинска то же число на тысячу пуд“ (§ 17), кроме того „лоцмана и по крайней мере трех коренных“ (§ 18); ж) обязанность рабочего, бежавшего с судна и не имеющего ни средств, ни поручителя для возмещения причиненного убытка, отработать свой долг в следующем году, с правом судохозяина, если он не будет нуждаться в услугах рабочего, передать его другому судохозяину (§ 24); з) если за бежавшего рабочего поручился мир,—взыскание неотработанного задатка вдвое, с обращением второй суммы на содержание судоходной расправы (§ 25); и) установление „сбора на жалованье членам судоходной расправы и маклерам—с каждой барки по рублю, а с каждого работника и бечевой лошади по 5 копеек“ (§ 33); к) требование строгого порядка в следовании судов от Рыбинска до Твери по „очередным номерам“, получаемым в Рыбинске „по мере готовности их (судов) к отправлению“ (§ 65), при чем „суда, назначенные к пристаням верхней части Волги, идут, как и прежде, по левому берегу сей реки: когда же во время мелководия придут к узким проходам между Твери и Рыбинска, то суда, идущие в Тверцу, проходят прежде их, а идущие вверх Волгою за ними следуют в очередь“ (§ 66); л) запрещение излишних остановок судов для разного рода осмотров и пр. (§§ 80 и 107); м) в подтверждение требования „Общей инструкции пристанным смотрителям по системе реки Волги ведомства Рыбинской конторы (п. 27) „строжайшее“ запрещение иметь огонь на судах под угрозой „пени 50 рублей с барки“ (вместо установленных „Инструкцией“ 10 рублей) и увольнения „дистанционного смотрителя“ за недосмотр (§ 82); н) ряд дополнительных постановлений в ограждение интересов рабочих, как, напр., установление сроков расчета (§§ 72 и 73), уплаты за простойные дни (§ 15), обеспечения деньгами больных, оставляемых в пути, за счет рабочей артели (§ 15, прим. в) и пр.; о) поручение гражданским губернаторам тех губерний, „через кои протекает Волга“, „строго наблюдать, чтобы не было никаких препятствий в найме на суда прибрежных жителей“ (§ 113); п) порядок пропуска чрез каналы плотов (§ 117) и пр.

Главные изменения против ранее изданных правил, кроме вышеотмеченной нормы судорабочих, касались главным образом двух пунктов: 1) грузовой осадки судов, которая была уменьшена для половодья (до 20-го июня) до 14 верш. (§ 43), кроме лишь судов, зимующих в Твери и на Тверце, для первого рейса которых, тотчас по открытии судоходства, было оставлено 15 верш. (§ 45), и новых барок, которым вследствие возможного размокания леса дозволялось „на сей случай полвершка лишку“ (§ 53); кроме того, оговорены „необыкновенные случаи“ мелководья, когда осадка, по распоряжению „полицейских смотрителей судоходства от Рыбинска до Твери“, устанавливалась менее 12 верш., и 2) преимуществ, которыми пользовались лодки известных размеров в обходе других судов,—все эти преимущества были отменены, и лодки, „какой бы они величины ни были“, поставлены в общую очередь следования, „выключая одне те, кои нагружены яйцами и живую рыбою“ (§§ 36 и 37).

Особым приложением к „Учреждению о судоходстве по реке Волге“ было издано „Наставление Судоходной Расправе“, положившее начало этим учреждениям, о чем мы говорили уже в I-м томе своей работы ¹⁾.

В последующие годы, в дополнение, а иногда и в изменение постановлений „Учреждения“, были изданы некоторые сепаратные указы по вопросам судоходства, из коих, как один из важнейших, можно отметить указ от 22 ноября 1819 года по поводу запрещения иметь огонь на судах. Главный директор путей сообщения 3 ноября вошел по этому вопросу с особой запиской в комитет министров, в которой указывал, что правило общей инструкции пристанным смотрителям системы реки Волги и Учреждения о судоходстве по Вышневолоцкой системе о запрещении огня на судах, распространенное потом главным управлением путей сообщения и на воды всех других округов, встретило „в строгом и повсеместном исполнении“ своем ряд затруднений, из коих директор отмечал в качестве главнейших следующие:

- 1) „привычку судорабочих людей употреблять повсюду горячую пищу;
- 2) „нежелание итти на суда, если не дается им на сие дозволения;
- 3) „неприятные последствия, от запрещения сего происходящие, как-то: болезни и прочее;
- 4) „непременную надобность иметь на судах огонь во время плаванья, и даже иногда днем, в случае повреждения судна“.

Сославшись далее на повсеместные „единообразные жалобы на постановление, запрещающее иметь огонь на судах“, директор писал, что „после подробного рассмотрения всех обстоятельств, до судоходства относящихся, и местоположений“, он „нашел, что жалобы сии были справедливы, и что частный вред, который от дозволения иметь огонь на судах мог произойти, никак не может быть сравнен с неудобствами и затруднениями, претерпеваемыми судоходством от сего запрещения.“

„Приняв за правило, что каждый в праве располагать своею собственностью, как заблагорассудит, лишь бы только не вредил общественной пользе, и что выгода каждого владельца побуждает его принимать все предосторожности для сохранения своего имуще-

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXXI, № 24391.

ства“, директор представлял „на благоусмотрение“ комитета министров следующие постановления, уже приведенные им в исполнение „через обещания, сделанные во всех округах, прося комитет исходатайствовать высочайшее утверждение его действий:

1) „Дозволить судоотправителям по всем системам судоходства иметь огонь на судах для собственного их употребления или для рабочих во все время плавания, кроме дистанции от Рыбинска до Вышнего Волочка.

2) „Коль скоро суда остановлены караванами, причалены к берегу или на пристани, огонь на судах иметь запрещается, ибо опасность в таком случае общая.

3) „Если кто из судоотправителей, для большей безопасности, пожелает, чтоб рабочие не имели огня на судах, то они властны сие запретить и включить сие в условие, которое с рабочими заключать будут“.

Комитет министров согласился с представлением, и новые правила получили утверждение царя 22 ноября 1819 года ¹⁾.

Вторым и не менее важным указом был сенатский указ от 27-го августа 1817 года „об установлении повсеместно судорабочим платы за простойные дни“.

В общей инструкции смотрителям водяных сообщений (п. 10) за каждый день „напраснаго простоя“ по вине судохозяина или его приказчика и, вообще, не по вине судорабочих, на тот случай, когда это обстоятельство не было оговорено в договоре найма рабочих, была установлена особая плата по 25 коп. на человека; в частной инструкции моршанскому смотрителю эта плата была определена по 50 коп. в день на человека и, кроме того, устанавливался штраф с судохозяина по 10 рублей на день „в пользу сборной суммы“. По возникшим в 1811 г. жалобам судорабочих на неплатеж простойных денег при остановках судов по случаю мелководья вопрос был внесен на рассмотрение совета путей сообщения, который, приняв в соображение, что, по судоходным обычаям на (верхней) Волге, за простойные по случаю мелководья дни выплачивалось, „как лоцману, так коноводу и за лошадь“, по 20 коп. в день, но начиная лишь с 4-го дня стоянки, и „взяв в основание возрастающую дороговизну“, установил такую плату, „после простоя на хозяина трех дней“, на каждого человека и лошадь по 30 к. повсеместно. В 1817 г. вследствие новых жалоб со стороны рабочих вопрос о плате за простойные дни был внесен в комитет министров по представлению „правлящего должность Главного Директора п. с.“, при чем последний, оставаясь при прежнем взгляде на вопрос совета п. с., находил необходимым предусмотреть такие случаи, когда судохозяин, во избежание платежа, ежедневно передвигал свое судно „только на малое расстояние, не в состоянии бывши действительно плыть и делать полную дневную путину от 25 до 35 верст“ и т. о. только „делая вид“, что его судно „на ходу“, — по мнению директора, минимальный дневной путь судна должен быть определен в 15 верст при ходе вниз по течению и в 6 верст при следовании вверх, при невыполнении какого минимума день должен считаться простойным.

Комитет министров, „признавая такое распоряжение для рабочих необходимо нужным, а для судохозяев, по умеренной плате за простой, ни мало не отяготительным“, высказался за утверждение его, что и было сделано Александром ²⁾.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXXVI, № 27.996.

²⁾ Там же, т. XXXIV, № 27028.

Следует однако отметить, что и этот в значительной степени повторный указ не улучшил положения рабочих, так как на местах, вопреки прямому и ясному смыслу, начали толковать его таким образом, что судохозяева могут пользоваться тремя льготными днями без платежа за простой на каждой остановке судна, а не в течение всей путины. Жалобы на такое явное беззаконие оставались обычно без последствий, так как чины судоводного надзора—смотрители судоводства всегда становились на сторону судовладельцев, а общая полиция отказывалась разбирать конфликты между судохозяевами и судорабочими, ссылаясь на существование особых для того органов судоводства.

Бурлакам оставалось одно, испытанное средство—уходить с работы, и оно применялось тем шире, что, с некоторым ослаблением берегового надзора за беглыми вообще, уход являлся вполне безопасным. К началу 30 годов (уже в царствование Николая I) дело дошло до того, что нижегородский губернатор, по жалобе судовладельцев (указывавших, что у троих из них за одну минувшую навигацию бежало 250 рабочих), вошел в министерство внутренних дел с особым докладом, прося подтвердить закон 1810 года в части, касающейся обязанностей судорабочих, и усилить меры воздействия на них за нарушение закона.

Совет путей сообщения, на заключение которого был передан доклад губернатора, одобрил его предположения и выработал особые, дополнительные к закону 1810 года правила по обеспечению судохозяев от убытков, причиняемых побегими рабочими, предусматривавшие, между прочим, как обязательную, уже практиковавшуюся по местам меру—введение поручителей за каждого рабочего, но эти правила встретили возражения со стороны министра финансов Канкрин и министра внутренних дел Блудова, вследствие чего было решено ограничиться лишь подтверждением закона 1810 года, и в соответствии с этим издан сенатский указ от 26 июня 1835 года ¹⁾. На ряду с тем еще раньше было разъяснено, что льготными, свободными от оплаты простойными днями должны быть только 3 дня в общей сложности за всю путину, а не при каждой остановке, как неправильно толковали судохозяева (указ от 21 сентября 1834 г. ²⁾).

Между тем, вслед за нижегородским губернатором вопрос о бурлаках поднял и губернатор ярославский, взглянувший на дело с другой стороны и указавший, как на главную причину побегов рабочих, их тяжелое материальное положение вследствие отказа судохозяев платить за простойные дни. С своей стороны губернатор предлагал или заставить хозяев в точности выполнять закон 1810 г., или же обязать их, сверх условленной платы рабочим, продовольствовать их в течение всей путины—натурой или выдачей денег, по 25 коп. на день.

Ведомство путей сообщения, руководимое незадолго перед тем назначенным графом Толем, вообще относившимся сочувственно к бурлакам, согласилось с мнением губернатора и разослало на места разработанные в согласии с ним и отпечатанные (дабы их нельзя было изменять) формы договоров между судохозяевами и рабочими, предусматривавшие три вида соглашения между ними: 1) с продовольствием от хозяина, 2) с выдачей рабочим сверх наемной

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2. т. X.

²⁾ Там же, т. IX, № 7402.

платы продовольственных денег, по 25 коп. на человека в день, и 3) с пропитанием бурлаков на их личные средства при оплате судовладельцем простоя дней, по 30 коп. каждому рабочему за день. Однако результатов и от этой меры получилось немного, так как введение ее отразилось новым понижением наемной платы рабочим, и применение разосланных договоров вскоре же было отменено.

Пока проходило все это дело, гр. Толь совершил поездку по Волге и по возвращении представил особый доклад о положении бурлаков Николаю, указывая, что бедственное их положение, при низкой оплате труда, вызывает и побег с судов, и уклонения от защиты хозяев при нападениях на суда грабителей, так как бурлак рассматривает судовладельца „почти как утеснителя, приобретающего его работу за ничтожную плату“.

Николай поручил Толю рассмотреть возбужденный им вопрос совместно с министром внутренних дел и о последующем ему донести, вследствие чего министр внутренних дел Блудов запросил по вопросу мнение губернаторов. Последние представили обильный и очень интересный материал, характеризующий не только положение судорабочих, но и отношение к вопросу самих губернских властей, не нашедших никаких разумных путей к его разрешению, кроме разных принудительных мероприятий, подчас и довольно наивных.

Так, по мысли саратовского губернатора, достаточно было бы применить закон 1781 г. о мореплавании к речному судоходству, чтобы устранить обстоятельства, благодаря которым бурлаки испытывают бедствия: с одной стороны, надо преградить доступ на судовую службу негодным элементам (пьяницам, бродягам), для чего следует ввести поручительство и точно установить, кого именно можно записывать в бурлаки, а с другой стороны, надо обязать судовладельцев кормить за свой счет бурлаков. В конфиденциальном письме на имя министра внутренних дел губернатор осторожно указывал на то, что речное начальство не охраняет интересов бурлаков, а потому в целях их устройства следовало бы подчинить речное начальство губернаторам. Другой губернатор предлагал: установить таксу на судовую работу в зависимости от расстояния путины и местных цен на хлеб и прочие припасы; наблюдать, чтобы на судах находилось требуемое законом число рабочих, а не меньшее, как это допускают судовладельцы в своих выгодах; при несостоятельности бежавшего бурлака взыскивать его долг со всего селения, чем создастся взаимный надзор и что поведет к уменьшению числа бурлаков, а вместе с тем—к повышению платы; устроить места, где бурлаки могли бы отдохнуть, подкрепиться. Третий рекомендовал принять следующие меры к повышению платы: запретить наем рабочих зимою, когда они особенно нуждаются, и не давать большие задатки; обязать судовладельцев кормить за свой счет бурлаков или выдавать на пропитание особые суммы, а также заботиться о заболевшем бурлаке и награждать за увечье во время защиты судна. Был предложен и такой план для повышения платы: привести в известность число бурлаков и назначать их на работу по жребью,—этим была бы устранена конкуренция между рабочими, являвшаяся главной причиной понижения платы. Были намечены и другие меры: чтобы уменьшить число бурлаков—запретить принимать на суда помещичьих крестьян, о судьбе которых должны заботиться сами помещики, стараясь приискать для них более выгодные занятия; чтобы

обеспечить выполнение бурлаками своих обязанностей по отношению к хозяину— нанимать их артелями и т. д. ¹⁾.

Блулов и Толя разошлись в выводах из всех этих предложений. В то время, как первый находил единственный выход из положения в поднятии заработной платы, чего предполагал достичь уменьшением конкуренции в предложении труда посредством введения аттестаций от помещиков или обществ (т. е., в сущности, поручительств), а также уменьшением задатков и денежных выдач в пути, дабы выплатой значительных сумм по завершении путины удерживать рабочих и от побегов, и от чрезмерного пьянства в пути,—гр. Толя выдвинул на первый план создание бурлацких артелей. По его мысли, рабочие каждого судна составляли артель, которая, с одной стороны, материально отвечала пред судовладельцем за выполнение принятых своими членами обязательств, с другой стороны—воспитывающе действовала на своих членов и заботилась о них в случае нужды. Артель могла налагать на виновных своих членов штрафы и даже подвергать их телесному наказанию; вместе с тем в ее пользу поступали и штрафы, налагаемые на хозяина за нарушение законов. Из своих средств артель вознаграждала судовладельца за ущерб, вызывавшийся побегом рабочих, и лечила заболевших своих членов. Вместе с тем и на хозяев возлагались новые обязанности по отношению к рабочим: они обязывались, отвечая своим грузом и судовым снаряжением, при временном увечьи рабочего лечить его и, по излечении, отправить домой; при увечьи на всю жизнь, помимо издержек на лечение и отправку пострадавшего на родину, выплатить ему договоренную плату в двойном размере, а в случае смерти от увечья выдать такую плату наследникам умершего или, если он из крепостных крестьян, его помещику.

В согласии с этим мнением, Толем был составлен законопроект о бурлацких артелях и представлен на рассмотрение в государственный совет вместе с замечаниями и возражениями Блулова, отнесшегося отрицательно к основному положению Толя, находя, что нельзя насильственно соединять в артели, с ответственностью друг за друга, людей не редко различных местностей, не знающих один другого и ничем взаимно не связанных. Вопрос был рассмотрен соединенными департаментами законов и экономии при участии самих Толя и Блулова. Департаменты нашли, что сущность вопроса заключается в улучшении быта бурлаков, так как меры против побегов их с судов уже предусмотрены в действующих законах; бедность рабочих происходит из-за низкой оплаты их труда и широко развитого среди них пьянства и, поскольку последнее происходит добровольно, преследовать за него нельзя, улучшение же положения бурлаков, при все сокращающемся спросе на них с развитием паровой тяги и конномашинных судов, может наступить только тогда, когда хозяева, не гонясь за дешевыми руками, поймут, что вверять грузы и суда надо опытным в судоходстве людям. Исходя из этого, департаменты нашли, что законопроект Толя касается в сущности только частных, притом в большинстве уже предусмотренных действующим законодательством, и если требования последнего не достигают цели, то только потому, что законы игнорируются местными властями, судоходными и полицейскими; во всяком случае,

¹⁾ Весь последний абзац, за отсутствием в наших руках подлинных документов, приведен по изложению Ю. Гессена в ст. „Бурлаки в первой половине 19-го века“ (№ 2 „Архива истории труда в России“).

если законопроект Толя и соответствует в общем поставленной цели, то все же нельзя принять учреждение артелей с круговой порукой, так как если право найма рабочих и распределения их по баркам принадлежит судохозяину, то невозможно заставить рабочих материально отвечать друг за друга пред хозяином, в виду чего учреждение артелей можно дозволить и даже поощрять, но никак не вводить принудительно. В заключение Толю было предложено соответственно исправить проект и вновь внести его на рассмотрение государственного совета ¹⁾.

Возможно, что все дело на том бы и кончилось, если бы летом того же года (1836) его не поднял снова сам Николай I, совершивший поездку по Волге от Нижнего-Новгорода до Казани и лично убедившийся в необходимости улучшить условия работы бурлаков. Придя к мысли, что для этого нужно „учредить на судах надзор за судорабочими, возложив сие на них самих и обязав их круговую друг за друга ответственностью“, и узнав от Толя, что такова была основная идея и его забракованного в государственном совете законопроекта, Николай потребовал представить ему законопроект и, по просмотре, предложил вновь направить его в государственный совет с некоторыми поправками в деталях, внесенными Толем, главнейшею из которых была оговорка о постепенном введении нового закона в действие в течение ближайших трех лет. Само собой разумеется, что теперь законопроект не встретил в государственном совете никаких возражений и, будучи одобрен советом, получил высочайшее утверждение 31 декабря 1836 г. и опубликован 1-го марта 1837 г. ²⁾.

Как и надо было ожидать, новый закон также не улучшил положения бурлаков, зависевшего от сложных экономических причин, тем более, что отношение к этому закону на местах осталось тем же, что было и к ранее изданным распоряжениям и указам, т. е. он, просто, во избежание лишних хлопот и неприятностей, игнорировался местными властями. Бедственное положение бурлаков прекратилось только с окончанием самого их промысла, вытесненного развитием пароходства, о побегах же судорабочих с пути правительство вынуждено было говорить даже еще в 1857 г., когда был издан особый указ (от 14 октября), устанавливавший, в целях борьбы с побегами, новый порядок более скорых сношений по этим делам ³⁾.

Ряд указов был посвящен специальным вопросам очень важного в свое время и потому покровительствуемого правительством моршанского сплава и судоходства.

Издание особых правил для моршанского каравана вызывалось специфическими особенностями его сплава по мелким рекам с быстропадающим горизонтом воды и с целым рядом поставленных на них мельниц, служивших чрезвычайно большим препятствием судоходству.

Еще в 1809 году, при издании инструкций смотрителям на пристанях, подчиненных рыбинской конторе, была составлена специальная или, как она называлась в подлиннике, „частная“ инструкция моршанскому пристанному смотрителю, в которой оговорены были, между прочим, следующие обязанности смотрителя: а) „заблаговременно пред отвалом каравана приискивать и нанимать у набе-

¹⁾ Журналы соединенных департаментов от 14 февраля и 25 апреля 1836 года. Изложено по передаче Ю. Гессена.

²⁾ П. С. З Р. И., собр. 2, т. XI, № 9.818.

³⁾ Там же, т. XXXII, № 32.271.

режных жителей до десяти паузков и на каждый человека по три рабочих людей с тем, чтобы оные во время, когда судовые караваны проходят (в течение двух или трех недель), стояли на берегу и были готовы для принятия груза к облегчению судна" (ст. 6); б) „по вскрытии весною реки Цны . . . не упуская ни малейшего времени, публиковать день назначения к отвалу" каравана, при чем „непрерывно быть лично и сколь возможно спешить отвалом так, чтобы онный не более одних суток продолжался“, а в то же время другому смотрителю „беспрестанно разъезжать в малой лодке между передовыми судами, понуждая к скорейшему ходу, и всемерно тому способствовать" (ст. 7); в) во время хода судов „неослабно наблюдать, чтоб содержатели мельниц по реке Цне и на рукавах в мельницах воду не удерживали“, для чего „отрядить туда людей из воинской команды" (ст. 8 то же постановление внесено в частную „Инструкцию смотрителям Орловскому и находящимся по реке Оке"), и, наконец, г) первый опыт общественной постановки в судоходстве вопроса о заработной плате: „В рассуждении побегов, слушания и неисполнения обязанности рабочих поступать следующим образом: 1) Судохозяева, с общего согласия и с ведома вашего (смотрителя водоходства) и Городской Думы, должны устанавливать цены на рабочих, соображаясь с ценами продовольствия народного и со временем, сколько судну до которого места проплыть должно, на что заключать контракты по данной вам форме с засвидетельствованием маклера, определенного при Моршанской пристани" и т. д. (ст. 11) ¹⁾.

Важнейшие из следующих специальных указов о моршанском судоходстве были следующие: а) от 28 марта 1816 г.—„Об утверждении назначения срока для прихода взводных судов к устью реки Зуши" ²⁾; б) от 5 мая 1817 г.—„О взыскании штрафа с тех моршанских судов, на коих мера груза (отмечавшаяся, по инструкции моршанскому смотрителю, на самых судах) будет уничтожена" ³⁾; в) от 19 января 1818 г.—„Об определении денежного штрафа с тех (цинских) судоходцев, которые сверх меры нагрузят суда свои и тем доведут до опасности потопления" ⁴⁾; г) от 30 сентября 1819 г.—„О продолжении срока для прихода взводных судов к устью реки Зуши" ⁵⁾.

Наконец, как известно, с моршанским судоходством связано учреждение особой общественной организации, составленной по общему типу судоходных расправ, но с рядом своих особенностей, под названием „Судоходной депутации в Моршанске“.

28-го марта 1816 г. было высочайше утверждено положение комитета министров „об учреждении в Моршанске при полицейском месте реки Цны депутации от купечества и об утверждении инструкции для оной“. Депутация, под председательством полицеймейстера, состояла из 3-х членов, избираемых ежегодно местным купечеством, промышленным судоходством по реке Цне, и приступавших к исполнению своих обязанностей, „не ожидая утверждения" от главного директора п. с. В обязанности депутации входило: помогать смотрителю в разбирательстве всяких споров по судоходству, по делам о нарушении правил по судоходству, и в ограждении

¹⁾ П.С.З.Р.И, собр. 1, т. XXX, № 24063 А.

²⁾ Там же, т. XXXIII, № 26213.

³⁾ Там же, т. XXXIV, № 26831.

⁴⁾ Там же, т. XXXV, № 27233.

⁵⁾ Там же, т. XXXVI, № 27936.

судоходства от всяких притеснений, наблюдать за уровнем воды в реке Цне, отмечать мели, следить за своевременным спуском мельниц, вести учет лоцманов, заботиться о достаточном количестве судорабочих и т. п. Разбор дел в депутации производился по обряду бывших словесных судов, все вопросы решались по большинству голосов ¹⁾.

Идея привлечения самого общества к известной доле управления судоходством встретила такое сочувствие в правительстве Александра, что через 3 дня после учреждения моршанской депутации, 31-го того же марта, царем был утвержден доклад „правлящего должность Главного Директора Путей Сообщения Деволанта“— „О распространении выбора купцов в Члены Судоходной Расправы“, вместо 12 прежних, предусмотренных „Учреждением о судоходстве по Вышневолоцкой системе“, на 20 городов:

а) Тверской губ.: 1) Зубцов, 2) Ржев-Володимиров, 3) Старицу, 4) Тверь, 5) Корчеву, 6) Кашии, 7) Калязин, 8) Торжок, 9) Вышний Волочек;

б) Смоленской губ.: 10) Гжатск;

в) Ярославской губ.: 11) Мышкин, 12) Мологу, 13) Углич, 14) Рыбинск, 15) Романов, 16) Борисоглебск, 17) Ярославль;

г) Новгородской губ.: 18) Боровичи, 19) Новгород;

д) С.-Петербургской губ.: 20) Новую Ладугу ²⁾.

Чтобы закончить общий обзор отношений правительства Александровской эпохи к внутреннему судоходству (в частности к судоходству по системе Волги), необходимо остановиться на вопросе о так называемых судоходных сборах, устанавливаемых за пользование водным путем и имеющих целевой характер—на улучшение этого пути или на содержание различных общественных судоходных организаций.

До рассматриваемого нами периода такие судоходные сборы не имели широкого распространения, будучи применяемы лишь в исключительных случаях и в немногих отдельных пунктах, почему и не составляли особого обременения для судопромышленности. В бассейне Волги они существовали, например, в Вышнем Волочке и с 1804 г. на цнинских пристанях по 2 коп. „с нагруженной девяти пудовой клади“ на содержание „во всегдашней исправности устроенной по реке Цне для обхода Корельских луг перекопи“.

Позднее в Александровскую эпоху судоходные сборы получили очень широкое распространение.

Первоначально они были расширены по желанию самих судопромышленников на содержание судоходных расправ и маклеров.

Изданным при высочайше утвержденном 29 октября 1810 г. „Учреждении о судоходстве по реке Волге“ особом „Наставлении Судоходной Расправе“ размер сборов на ее содержание, „добровольно самим купечеством предложенных“, был установлен: „с барки по 1 рублю, а с каждого человека и с каждой бечев(н)ой лошади по 5 копеек“, при чем сборы должны были взиматься „на каждой пристани, где находится отделение Судоходной Расправы,“ а именно: 1) в Рыбинске, 2) в Твери, 3) в Вышнем Волочке, 4) на Опеченском Рядке (по р. Мсте, у порогов), 5) в Новой Ладогое ³⁾. Таким образом, волжское судоходство захватывалось этим сбором только в верхнем плесе до Рыбинска.

¹⁾ П.С.З.Р.И., собр. 1, т. XXXIII, № 26213^a.

²⁾ Там же, № 26223.

³⁾ Там же, т. XXXI, № 24391.

В 1816 г. судоходная расправа была учреждена в Нижнем Новгороде, и сбор установлен на нижегородских пристанях, т. е. фактически, при положении Н.-Новгорода на Волге и судоходном значении его и Нижегородской ярмарки, распространен на всю волжскую судопромышленность.

В том же 1816 г. учрежден сбор с хлебных грузов, отправляемых с цнинских пристаней,—по 1 коп. с куля 9-ти пудового веса.

Наконец, 22 марта 1818 года последовал именной указ сенату „об учреждении новых для водяной коммуникации сборов“, затронувший не только судоходство, но и все население.

В довольно пространным введении указа объяснялось значение новых сборов и причины, вызвавшие их установление:

„Водяные пути сообщений, по обширности империи, составляя одно из главнейших средств к умножению государственного богатства чрез облегчение и распространение народной промышленности всегда обращали на себя особенное наше внимание.

„Находя нужным преподать верные способы к возможному усовершенствованию сей толико важной части, соответственно настоящему положению внешней и внутренней торговли, народонаселению и различным надобностям государства, мы повелели все предложения правящего должност главного Директора путей сообщения Инженер-генерала Деволанта, к достижению сей цели клонящиеся, рассмотреть в подробности особой комиссией, возложив на оную изыскать и средства к удовлетворению всех потребных для сего предмета издержек.

„Рассмотрев представленное нам сею комиссией положение о сумме, потребной в течение 10 лет на приведение всех отраслей внутреннего судоходства в то совершенство, в каком они быть должны, с назначением самых источников, отколь оную заимствовать, и находя с одной стороны, что после сего от скорого и безопасного сплава всякого рода кладей выгоды промышленников увеличатся; а с другой, что и самые сборы, к составлению нужного для водяной части капитала предназначаемые, при совершенном всем надобностям удовлетворении, по простоте их и единообразию взимания столь умеренны, что отнюдь не могут почтяться отяготительными, мы положение комиссии утвердили во всей силе“.

Самое положение о сборах состояло из 10 пунктов, наиболее важные из коих были следующие:

„1. Со всех проходящих по водяным сообщениям судов и плотов, как частных, так и казенных, взимать пошлину посаженно, с длины судна и плота, а с мачт и полумачт поштучно, по прилагаемому при сем тарифу под лит. А и В.

„4. По примеру сбора, учрежденного указом 25 октября 1816 г. для составления дорожного капитала, учредить и на сей предмет сбор с каждой ревижской души всех вообще поселян, вольных людей и мещан по 5 коп., а с купцов по 5 процентов платимых ими в казну повинностей....

„5. Все сии сборы имеют поступать в государственное казначейство и, кроме устройства водяных в империи сообщений, ни на какие другие государственные предметы употребляемы быть не должны.

„6. Сборы сии учреждаются на 10 лет, начиная с сего 1818 года. В течении сего времени часть сия должна быть приведена в ту степень усовершенствования, чтобы сборы для оной могли быть ограничены суммою, потребною единственно на ремонтное поддер-

жание устроенного и на расходы, необходимо нужные для полицейского по сей части надзора.

„7. С учреждением сих новых для водяной части сборов отменяются все, донны в различных местах для сего же предмета существовавшие.

„Из них остаются только:

„а) Штрафные, платимые за излишнюю в судах меру, излишний груз и держание на судах огня, так как штрафы сии учреждены для предупреждения вреда и опасностей, коим, от несоблюдения установленных правил, само же судоходство подвергается.

„б) Вносимые судоотправителями на содержание судоходных расправ и маклеров, поелику оные учреждены по собственному их желанию, для их же пользы и для скорейшего рассмотрения взаимных между судоотправителями и рабочими споров и недоразумений.

„8. С учреждением новых для водяной части сборов уничтожаются также на водах все доселе существовавшие лесные заставы, в особой здесь ведомости под лит. Е поименованные, причинявшие одни непомерные в судоходстве задержки, исключая только трех застав, а именно: в Рыбинске, Архангельске и Шлиссельбурге, как при таких местах, где и без того суда должны неминуемо останавливаться.

„9. С учреждением новых для водяной части сборов строжайшие должны быть приняты меры, чтоб нигде никто не осмеливался чинить поборов за причал, остановку, нагрузку и складку товаров на реках и на берегу, в пропорции под бечевник узаконенной. Позволяется однакож помещикам или другим прибрежным владельцам, по добровольному с промышленниками условию, брать плату за складку на сохранение товаров в магазины, амбары или сараи, за чертою бечевника помещиками или прибрежными владельцами выстроенные“.

Тариф сбора для рек волжского бассейна и водяных сообщений, непосредственно связанных с Волгой, был таков:

„А. По Вышневолоцкой системе.

„1. С судов, нагруженных: пенькою, льном, пряжею, паклею, салом, постным маслом, ревендуком, фламским и парусным полотном, железом, медью, чугуном и разными из них изделиями, семенем конопляным и льняным, рожью и пшеницею. С каждой сажени по 15 руб.

„Что составит: с 17 сажен или барки по..... 255

„С 12 сажен или полубарки по..... 180

„С 10 и 12 сажен, средняя пропорция 11 сажен, или лодки по 165

„2. С разного молотого хлеба, всяких жизненных припасов и разных других выше поименованных товаров:

„С каждой сажени по 6 р.

„Что составит: с 17 сажен или барки по 102

„С 12 сажен или полубарки по 72

„С 10 и до 12, средняя пропорция 11 сажен, или с лодки по 66

„В. По Маринской системе.

„Пошлина посаженно, основываясь в назначении по качеству груза, как и для Вышневолоцкой системы.

„С. По Тихвинской системе.

„I. С судов всякого груза с сажени по.....	7
„Что составит: с лодки 6 саженной по	46
с лодки 7 саженной по.....	49
„ 8 саженной по.....	56
„ 9 саженной по	63
„ 10 саженной по	70

„D. С судов, приходящих в Нижний Новгород от Рыбинска с кладью для бывшей в Макарьеве ярмарки с каждой сажени..... 10 р.

„С судов, отходящих от Нижнего Новгорода в Оку и к Рыбинску с кладью, груженою привозимыми на ярмарку товарами, с сажени по

- Примечание: а) С приходящих судов и с пристаней, ниже Нижегородской пристани лежащих, на ярмарку, сборов не чинить.
- б) Изъемятся от сборов и все суда с низовых пристаней, к Рыбинску приходящих.
 - в) Сбор по Волжскому судоходству начинается с судов, от Рыбинска отходящих.
 - г) С судов, приходящих в Тверь от пристаней, выше Рыбинска по Волге лежащих, равно Гжатской и других верховых пристаней, составляющих караваны, также грузящихся в Тверце, в Вышнем Волочке, Мсте, Волхове, сбор назначается с каждой сажени по качеству клади, положенной для Вышневолоцкой системы.
 - д) С судов, грузящихся выше Рыбинска по Шексне и вообще по системе Мариинского канала, сбор чинить по качеству груза, согласно положению для Мариинской системы.
 - е) С судов, грузящихся выше Рыбинска по Мологе и вообще по рекам, систему Тихвинскую составляющим, сбор чинить, как сказано для Тихвинской системы.

„E. С судов, проходящих через Коломенскую пристань к Москве и от оной, чинить сбор по-саженно, соразмеряясь качеству клади, как назначено по Вышневолоцкой системе.

„Освобождаются от всякой пошлины плёты и дрова, к Москве сплаваемые“.

„К. Тарифбору по водяным сообщениям с сплавляемых плотов, мачт, полумачт и обрубков.

„С каждой мачты по 25 руб., полмачты по 12 р. 50 коп., с плотов с каждой сажени по 3 руб., с обрубков с каждой сажени по 2 руб.“

Дабы не вызывать особых затруднений при взимании сборов, ибо, по признанию самого указа, „ни что не причиняет такой неприятной для судоотправителя остановки, как часто повторяемые задержки для взимания пошлин или поверка, уплачена-ли она“,

были назначены для этой цели особые „заставы“— „при таких пунктах, где бы и без сей причины суда неминуемо должны были приостанавливаться“. Таковыми пунктами были признаны: для Вышневолоцкого пути Опеченская пристань на р. Мсте и Шлиссельбург; для Тихвинского пути г. Тихвин и Шлиссельбург; для Мариинского пути г. Вытегра и тот же Шлиссельбург; для Волги Нижний-Новгород и для Москвы реки Коломна“¹⁾.

Несмотря на уверения указа, что новые сборы „не могут почесться отяготительными“, они легли большой тяжестью на судоходство, которое притом несло уже накладные расходы по содержанию судоходных расправ и маклеров. Особенно тяжело было мелким судам лодочного типа, перевозившим преимущественно дешевые продукты сельского хозяйства и овощи и то обыкновенно в небольших количествах. Положение создалось такое, что уже через год после указа 1818 года, а именно в апреле 1819 года, царем было утверждено представление комитета министров об отмене сбора с мелких судов, и 22 апреля подписан краткий именной указ сенату (опубликованный 2 мая) следующего содержания:

„По уважении мнения комитета министров признав взимание пошлины, установленной указом 22 марта 1818 года, с мелких судов для внутренней промышленности отяготительным, повелеваю таковой пошлины по всем системам судоходства не брать ни с каких мелких судов, которые будут иметь длины не более 4 сажень, какою бы они кладью нагружены не были и какое бы расстояние ни проплыли“²⁾.

Наконец, в 1823 г., именованным указом, данным сенату 18 декабря, все установленные в 1818 г. сборы на нужды судоходства были отменены, кроме лишь таможенных пошлин с некоторых сырых продуктов, отпускаемых за границу, пятипроцентных отчислений на купеческие казенные повинности и 5-ти копеечных сборов с ревизской души „всех вообще поселян, вольных людей и мещан“³⁾.

Между прочим, в указе была приведена интересная мотивировка отмены сборов, сформулированная таким образом:

„1) всякое облегчение сообщений распространяет благосостояние и умножает богатство государства;

„2) успех судоходства, открытого в России менее полугода; краткость времени половодья и великость переплываемых расстояний требуют устранения всего, что может замедлить плавание, каковы заставы и посты по взиманию судоходных сборов;

„3) взимание сих пошлин не может быть подвержено удобному и верному контролю;

„4) судоходный сбор, принося казне мало дохода, отягощает несоразмерно промышленность вследствие бесчисленных притязаний сборщиков,

„и 5) облегчение внутренних сношений должно повести к усилению собственных произведений.“

Таким образом сборы с речного судоходства просуществовали только 6 лет (вместо назначенных 10-ти), и с 1824 года судопромышленность, по прежнему, стала оплачивать лишь содержание расправ и маклеров.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXXV, № 27314.

²⁾ Там же, т. XXXVI, № 27769.

³⁾ Там же, т. XXXVIII, № 29698.

Обращаясь к общей характеристике правительственного отношения к водным путям и судоходству в Александровскую эпоху, необходимо повторить то, что мы уже говорили по этому поводу в I-м томе настоящего труда: правительство Александра довольно широко взглянуло на водные пути, приняв меры к устройству и упорядочению их, а главное—придало определенную и стройную форму их управлению. Но особенно важно было для судоходства, что ему были формально даны права общественной организации, и что судовладельцы были допущены к непосредственному участию в руководительстве своим делом в лице судоходных расправ и депутатий. Судоходными расправами был поднят целый ряд вопросов и по защите рабочих интересов в судопромышленности,—вопросов, находивших себе отклик и в законодательстве и в мероприятиях, проводимых правительством. Главное же—судоходные расправы привлекли общественное внимание к судоходству, поставили его на твердые ноги и заставили считаться с ним. Отныне стали уже невозможны такие эксперименты, как приказы Петра плавать по Волге в морских судах, рубить неугодные правительству типы судов и т. д.

Вернув себе полную самобытность и получив признание общественной организации, судоходство на Волге развернулось к концу рассматриваемого периода в огромное, общенародное дело, захватившее в своем развитии миллионы людей. Размах этого развития можно будет видеть из дальнейшего обзора бесконечного множества новых типов судов, появившихся на Волге, и возникновение так называемого судового промысла, об общественном же внимании к судоходству свидетельствует появление даже таких фактов, как пожертвование 40.000 руб. известным общественным деятелем, вышедшим из крестьянской среды низового Поволжья, В. А. Злобиным ¹⁾ на устройство и содержание в Саратовской губернии больниц „для пользования рабочего народа, на судах проходящего“. На начинание Злобина откликнулись и другие, „добровольные приношения“ которых, вместе с процентами на капитал Злобина, дали к июлю 1809 года еще 9.472 руб. 51 коп. На эти деньги, постановлением комитета министров от 9-го июля 1809 г. и были открыты судоходные больницы, по назначению Злобина, в Саратове, Камышине, Царицыне и Хвалынске. В Саратове Злобиным

¹⁾ Василий Алексеевич Злобин (1750—1816), первый обративший внимание на горькую долю большого бурлака, бросаемого в пути едва не на полный произвол судьбы, заслуживает особого внимания и как, вообще, выдающаяся личность своего времени, „исторически-крупный тип русского практического деятеля“, как характеризует его один из наших писателей. Сын крестьянина, в молодости подпасок, Злобин выбился сначала в волостные писаря с. Малыковки, Саратовской губ., где только изворотливостью своего ума спасся от виселицы во время восстания Пугачева. В 1780 г. он обратил на себя внимание крупного вельможи своего времени, генерал-прокурора кн. А. А. Вяземского, который взял его к себе на службу и дал участие в казенных откупках. Откупа (соляные, питейные и др., преимущественно в восточной России—в Поволжье и Сибири) дали Злобину миллионное богатство и сделали его воротилой на всю Россию в течение целых трех царствований, подобно знаменитым Строгановым. В дополнении к этому сходу Злобин по особому „высочайшему соизволению“ сохранил за собой однородный с званием Строгановых—„именитых людей“ уничтоженный в начале XIX стол. титул—„именитого гражданина“. Большую часть своего огромного состояния Злобин употребил на украшение родной Малыковки, переименованной в уездный город Волг (позднее Вольск), где и прожил всю жизнь, ворочая капиталами всей России. В начале XIX в. за разные неустойки подвергся суду и потерял значительную часть своего состояния.

было предоставлено для больницы и бесплатное помещение в особо пожертвованном для этой цели доме; на постройку больничных зданий в других пунктах комитетом министров, согласно представленных смет, было назначено из пожертвованного капитала 4.472 руб. 5 коп.; остальные 45.000 руб. решено обратить на содержание больниц, расходуя на это проценты с означенной суммы, исчисленные, из 6 годовых, в 2.700 руб. 1)

1) П.С.З.Р.И., собр. I, т. XXX, № 23743

Г Л А В А V.

ПЕРИОД ОТ ПЕТРА I ДО ПОЯВЛЕНИЯ НА ВОЛГЕ ПАРОВОГО ФЛОТА

(Продолжение).

Волжское судостроение в Петровский период.

Переходя к вопросу о судостроении на Волге в Петровский период, необходимо сказать, что, несмотря на отмеченное выше упорное сопротивление судостроителей многим реформам Петра, оно сделало, благодаря Петру; огромный шаг вперед, главным образом вследствие ознакомления с западно-европейскими образцами судового строительства. Правда, сказалось это далеко не сразу, однако Петровский период, несомненно, явился поворотным от старых судовых форм к новым, гранью, с которой начало развиваться у нас более совершенное судостроение, сохраняющее свои основные черты донныне.

Как можно видеть из предыдущего изложения, первоначально Петр пытался пересадить к нам целиком некоторые западно-европейские (преимущественно голландские) судовые типы, без всякого изменения или приспособления их к условиям плавания по нашим рекам. Таким образом на Руси и, в частности, на Волге появились *гольоты, шмаки, тьялки, флейты, прамы* и целый ряд других судов, большинство коих (в чистом своем виде) совершенно не привилось здесь, а некоторые послужили лишь канвой для создания собственных, местных судовых типов.

Гальоты. В последней группе на первом месте должен быть поставлен *гальот*, на основе которого у нас возникло несколько судов, главным образом типа *полулодков* на верхней Волге и системах, по линии которого отразились и на многих судах коренной Волги, вплоть до расшив.

Гальоты, вообще, представляли из себя разновидность галер. В Glossaire Nautique мы имеем следующее описание их, заимствованное из Armata Navale Pantero-Pantera (1614 г.):

„Гальот по формам не отличается от галеры, но размерами менее последней, имеет одну палубу без возвышенного бака; наибольшее число банок (для гребцов) 23, наименьшее 17. Суда эти очень ходки и поворотливы, в особенности на веслах, и ходят близко к ветру. Все имеют грот-мачту, но фок-мачту немногие. В варварийских владениях, где все галеры могут быть призваны на службу Турции, строят много гальотов, которые по величине и виду те же галеры, но имеют опускающую фок-мачту. При этом видоизменении и другом названии гальоты избегают упомянутой выше службы“.

Голландский гальот имел некоторые особенности по сравнению с общим типом. Это было купеческое судно с очень полным обра-

зованием и сравнительно неглубокой осадкой, что позволяло употреблять его как для речного, так и для морского каботажного плавания. Морские гальоты были с более острым килем и высокими бортами, но, вообще, не отличались хорошими морскими качествами, главным образом в смысле остойчивости, для усиления которой к бортам их обычно приделывались особые широкие доски, называвшиеся *шверцами* и опускавшиеся во время волнения на воду, поддерживая судно на подобие крыльев. Морские гальоты имели (в большинстве случаев) две мачты, и более крупные суда поднимали до 300 ластов или 37.500 пуд. В более позднее время размеры морских гальотов были: от 10 до 20 саж. в длину и от 2,9 до 5 саж. в ширину, с осадкой без груза от 4 до 10,2 и с грузом от 7 до 20 четв., но значительное большинство (60—80%) длиной 15—20 саж. и шириною 3—4 саж. с осадкой порожнем более 9 и с грузом

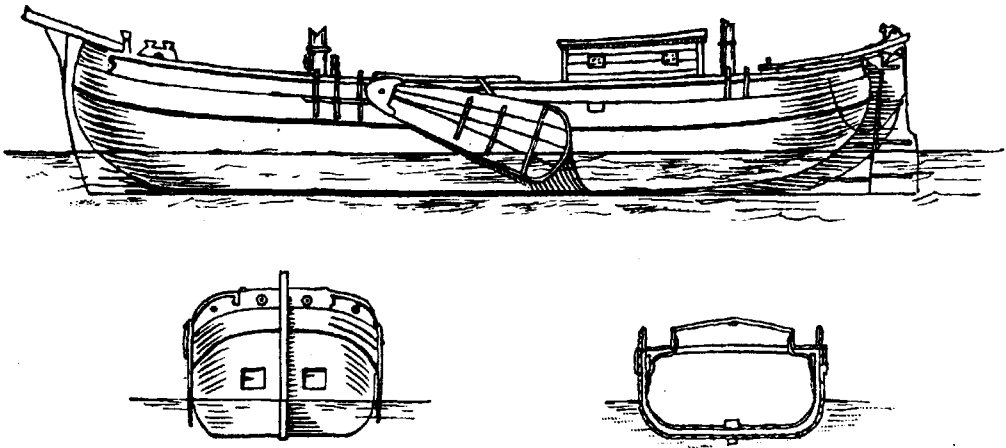


Рис. 40. Гальот.

более 16 четв.; служили до 12 лет. Речные гальоты были по преимуществу суда плоскодонные, с довольно тупым образованием носа, лодкообразной формы, подобранной кормой и округленными подворотами, при чем и нос, и корма были значительно приподняты сравнительно с серединой; обыкновенно имели одну мачту, но иногда ставилась и небольшая другая в корме, вроде бизани (см. рис. 40).

В России первый образец голландского гальота появился еще в 1581 г. на Белом море (построенный в Новохолмогорском посаде, позднее переименованном в г. Архангельск), где он плавал в течение двух лет и погиб в 1584 г. во время бури. Петр I усиленно пропагандировал тип гальота для плавания по большим озерам, системам и Балтийскому морю. И, действительно, в Петровское и после-Петровское время гальоты долго употреблялись у нас на Неве, Свири, Онежском и Ладожском озерах, позднее—на Мариинской системе. Это были суда от 54 до 76 фут. длины, от 21 до 26 фут. ширины и от 8 до 10¹/₂ фут. глубины, поднимавшие до 10.000 пуд., на осадке с грузом от 2 до 2¹/₂ арш. В 1801 г. гальот на Мариинской системе стоил от 400 до 950 руб., в 1817 г. от 2.000 до 2.400 руб. Последний наш гальот (снимок с которого мы прилагаем) погиб в июле 1915 года (см. рис. 41).

Шманы. Большое сходство с гальотами имели *шманы*, также голландские суда каботажного плавания, но сравнительно более короткие и округленные во всех подворотах, однако с плоским дном большой устойчивости. Их обыкновенные размеры были: 80 фут. в длину, 22 фута в ширину и 9 фут. в глубину; грузоподъемность, в зависимости от размеров судна, колебалась от 40 до 140 тонн (см. рис. 42).

Тялки. Дальнейшим развитием этого же типа были *тялки*—более широкие и вместительные суда, особенно пропагандировавшиеся Петром для Волги и Каспийского моря в первый период его царствования. Даже еще в 1722 г. казанской верфью, по приказу царя, было выстроено 14 „коммерческих тялок“. Грузоподъемность морских судов этого типа в Голландии доходила до 200 тонн и более (см. рис. 43).

Флейты. Наоборот, *флейты* (флиботы) были более узкими, длинными судами, отличавшимися потому особой „ходкостью“ и легкостью. В виду этого они в XVIII в. широко употреблялись в качестве грузовых военных судов, достигая фут. 80 длины и имея 3 мачты и от 2 до 12 пушек. Коммерческие флейты, особенно распространенные в Балтийском море, бывали и значительно больше: обычные размеры их выражались в 100—125 фут. длины, 20—25 фут. ширины и 11—12 фут. глубины, грузоподъемность составляла 100—150 и даже 200 ластов (1 ласт=2 тоннам). В Петровское царствование на Волге был выстроен целый ряд флейтов (см. рис. 44).

Прамы. Иного типа были *прамы*, заимствованные, как и все предыдущие суда, из Голландии. Они имели заостренные оконечности (по крайней мере одну—носовую) при длинной и узкой общей конструкции, в виду чего были также „ходкими“ судами. Размеры и грузоподъемность прамов были приблизительно одинаковы с размерами тялок. Название *прам* (как, по существу, и самые суда этого типа в их законченной форме) появилось довольно поздно. Оно, собственно, не чисто голландское происхождение, но скоро получило в Голландии широко распространенное и стало даже употребляться для обозначения корабля вообще (см. рис. 45).

Эверсы. Чтобы закончить краткий обзор иностранных судов морских и полуморских типов, пропагандированных Петром для употребления на Волге, необходимо остановиться еще на одном типе, проводимом, может быть, особенно настойчиво „царем—плотником“ и, несомненно, имевшем очень большое влияние на выработку наиболее совершенных волжских судов—расшив, с ближайшими предшественниками которых—романовками усовершенствованной (также Петром) конструкции, как можно видеть из вышеприведенного обзора Петровского законодательства о судостроении, эверсы и упоминались почти всегда вместе.

Эверсы возникли из первобытных рыбацких судов Германии и, насколько известно, появились впервые около Гамбурга. Это—крупные и широкие, плоскодонные суда, с сравнительно низкими бортами, острым форштевнем, наклоненным наружу. Вся носовая часть, слегка заостренная и приподнятая, имела ложкообразную форму, как позднее у расшив. „Подбористая“ корма оканчивалась

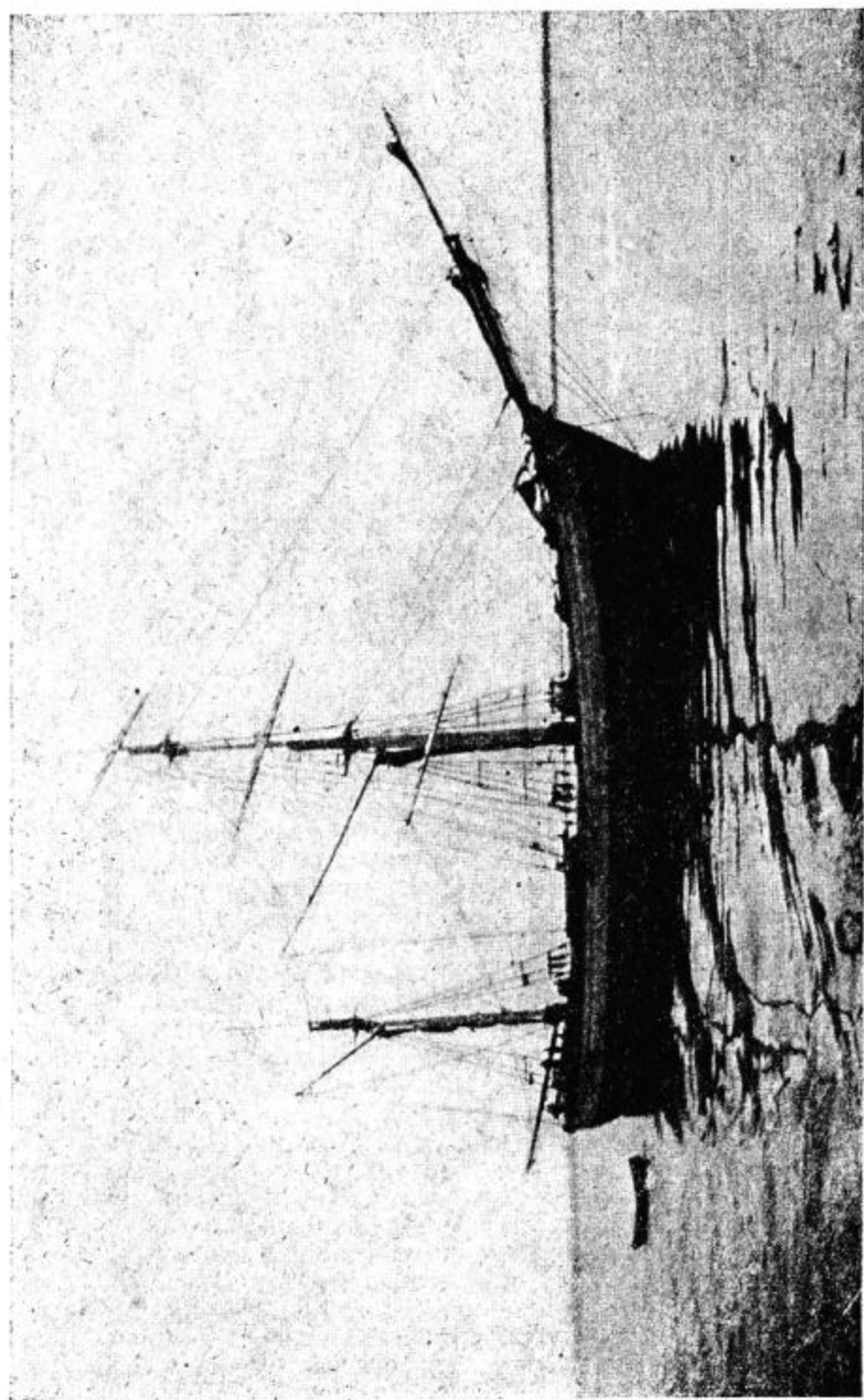


Рис. 41. Последний русский галют.

небольшим транцем. Опять таки, как у расшив, носовая часть судна до миделя была несколько шире кормовой, вследствие чего судно получало особую „ходкость“, а совершенное устройство носовой части позволяло ему легко и свободно всходить на валы, не „рыская“ подобно баржам и другим остроконечным судам (см. рис. 46).

Наиболее совершенные формы и отдельные детали западноевропейского судостроения, применимые к условиям плавания на русских реках, в конце концов воспринимались и усваивались нашими мастерами, особенно на Волге, щедшей впереди других рек в деле судостроения, почему, очевидно, Петр, ознакомившись с волжскими судами во время персидского похода, и отменил свой указ, навязывавший Волге целиком чужеземные судовые конструкции. Однако это усвоение шло медленно и постепенно, всасываясь в нашу самобытную судостроительную практику целыми годами и десятилетиями, вследствие чего в Петровский и после-Петровский период у нас и появилась огромная масса новых судовых типов и новых названий судов.

Но прежде, чем перейти к обозрению этих типов, мы считаем не лишним дать краткий очерк судостроения в рассматриваемый период с чисто технической стороны, что немало поможет нам в дальнейшем изложении, при описании отдельных судов и общего развития судостроительного и судоходного дела.

Общий технический очерк деревянного судостроения.

Приступая к постройке большого деревянного судна, сначала вычерчивали на особой настилке из теса (плазе) все его составные части в натуральную их величину (так назыв. *шаблон*) и затем снимали с рисунка *лекала*, т. е. вытесывали из досок своего рода выкройку каждой части, по которым и производилась постройка.

Судно закладывалось на *клетках* (иначе — *городках*), т. е. на сложенных в клетку (поленницами) обрубках бревен, несколько ниже роста человека вышиной (до 8—10 четв.). На клетки поперек будущего остова судна клялись *лежни* (или *клады*)—прямые, с ровными протесами (выверяемыми по ватерпасу), короткие брусья, служившие основанием для настилки судового днища. На лежни протягивалась *лыжная* (иначе *полоз*, *матца*, *поддон*, по морской терминологии, вошедшей позднее в волжский обиход, *киль*)—средний четырехугольный брус днища, служащий основанием судна и по своей толщине не редко выдающийся из досок днища внутрь. Лыжная больших судов составлялась обыкновенно из нескольких еловых брусьев, выделяемых из толстых бревен и сшиваемых один с другим концами посредством „замка с зубом“, т. е. прилаженных друг к другу вырубок с шипом в одном бруссе и гнездом для него в другом; кроме того, соединения (стыки) лыжных брусьев крепились позднее болтами, сквозь кильсон, к копаням. На тот и другой конец лыжной ставились бревна с толстыми комлями и с толстыми отростками корней, смотревшими кверху,—таким образом лыжная утолщалась к концам и естественным образом загибалась вверх.

На массивные загибы концов лыжной насаживались или, как говорят волгари-судостроители, нарезались основные *копаны* (или *кокоры*)—обрубки еловых (редко сосновых) деревьев, у больших судов целые бревна, выкопанные из земли с толстым корнем, идущим перпендикулярно или под тем или иным углом к стволу. „Нарезка“ производилась корнями копаней (посредством замка с потайным шипом, закрепляемого болтами), стволы же обделывались в *носовой* и *кормо-*

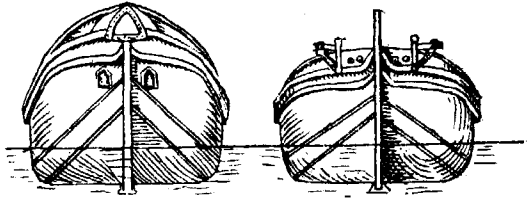
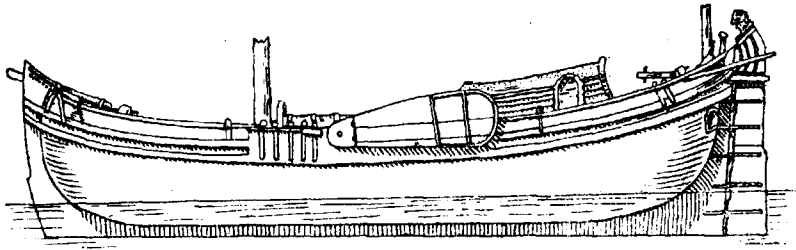


Рис. 42. Шмак.

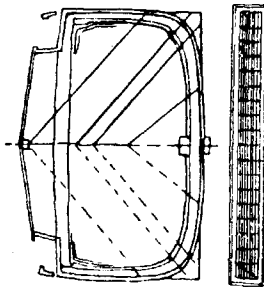
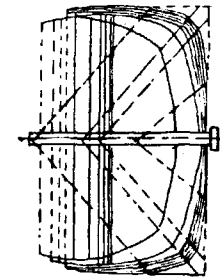
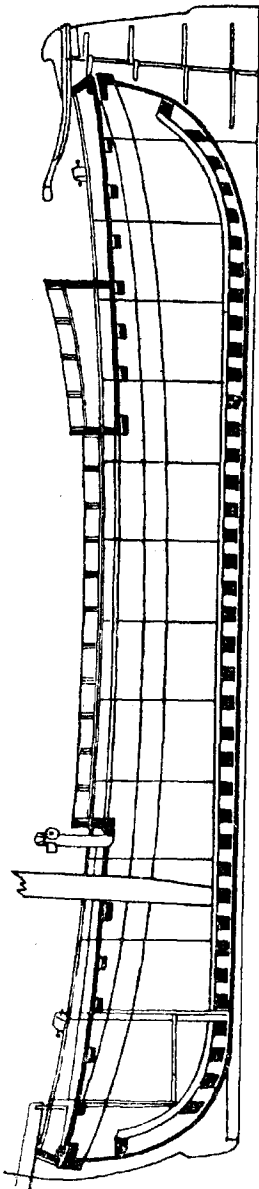


Рис. 43. Гялк.

вой пни или в *передний* и *задний* стояки, по морской терминологии, усвоенной позднее и на Волге, *штевни* ¹⁾ (форштевень—носовой и ахтерштевень—кормовой), служащие основанием для образования носа и кормы судна. Штевни представляют из себя четырехугольные неправильные призмы, в основании которых лежит усеченная пирамида; широкой своей гранью, доходящей у больших судов вершков до 8 ширины, штевни обращены внутрь судна, узкой, — дюймов по 4—5 ширины, — наружу, при чем наружная грань выступает несколько вперед, а углы ее слегка закругляются. В боковых гранях штевней, шириной до 18—20 дюймов, вырубаются, примерно, до середины грани, небольшие выемки (*выдры* или, по морской терминологии, *штунт*), куда вводятся и закрепляются позднее концы досок наружной обшивки. Кормовой штевень (ахтерштевень), делавшийся первоначально так же, как и носовой, позднее стал иногда ставиться *накурком*, т. е. наставкой на малую копань, или даже прямо в лыжную шипом (без копани), крепясь к ней (с внутренней стороны) короткой кокорой-*кницей* (по волжски—кнуса), а в позднейшее время железной полосой из лафетного железа (с наружной стороны).

После установки штевней начиналась плотка днища—из толстых еловых досок от 1½ до 3 и даже более вершков толщиной, смотря по размерам и назначению судна. Днищевые доски обыкновенно плотно прочерчивались одна к другой и крепились большими деревянными нагелями (см. рис. 47).

По окончании плотки днища, на нем устраивались *бортовые опруги* или *ребра* судна (*реберцы*, морск. *шпангоуты*), делавшиеся также из копаней (почему не редко и сами называвшиеся копанями) и нарезавшиеся особыми вырубками в своих стволах (*облотчинах*, морск. *флортимберсы*) на лыжную, обыкновенно на расстоянии верш. 12 друг от друга, с расположением „голов“, т. е. концов с корнями, в шахматном порядке—то на одну, то на другую сторону судна. На противоположные концы опруг, без корней, наставлялись, посредством замков с зубьями, *накурки* и *приставки*, соответствующие корням. Верхние концы шпангоутов (морск. *топтимберсы*) временно, до набойки опшвы, связывались понаружи кругом всего судна (иногда в несколько рядов, смотря по высоте шпангоутов) четырехугольными тонкими брусьями—*рыбинами*, дабы удержать сделанный *набор*, т. е. остов судна, в одном положении, при чем провешивалось и точным образом проверялось самое расположение и направление шпангоутов, определяющее погиби поверхности судна. В носу и корме, где кривизна поверхности больше, шпангоуты несколько повертывались своими концами в оконечности судна (*поворотные шпангоуты*). Угол поворота зависел от форм, какие придавались носу и корме: нос бывал острый или тупой, корма—четыреугольная, круглая или заостренная, при чем на Волге чаще употреблялись две последние. Все закругления, как и вообще все формы строящегося судна, тщательно проверялись по *лекалам*.

Нижние части шпангоутов, помимо крепления к лыжной и днищу, закреплялись еще *киренями* (иначе *шлеи*, *гилы*, морск. *кильсоны*, по первоначальному волгарскому произношению *тёнсели*, позднейш. *кильсеня*)—7-8 вершковыми брусьями, проходящими с нарезкой на копани во всю длину судна, из которых один, средний, шел над килем и крепился с ним болтами, пропускаемыми через каждый шпангоут, и два боковых (называемых *третьими*)—параллельно сред-

¹⁾ По волгарскому произношению—шк е в н и.

нему и обычно на одинаковом расстоянии от него и от *ворот* или *подворотов* — закруглений подводной части при соединении ее с днищем. На подворотах шпангоуты закреплялись *воротовыми поясьями* — такими же брусьями, как и кильсоны, но несколько более тонкими, укрепляемыми на „головах“, т. е. корнях копаней, на которые они ложатся нарезками (вырубками) от 1-го до 1½ дюймов. Средний кильсон (а на больших судах и боковые) часто делался двойным и даже тройным, т. е. из двух и трех рядов брусьев, накладываемых один на другой и соединяемых друг с другом замками, располагаемыми в шахматном порядке, т. е. замки верхнего ряда против середины брусьев нижнего ряда и наоборот. В длину брусья кильсонов сра-

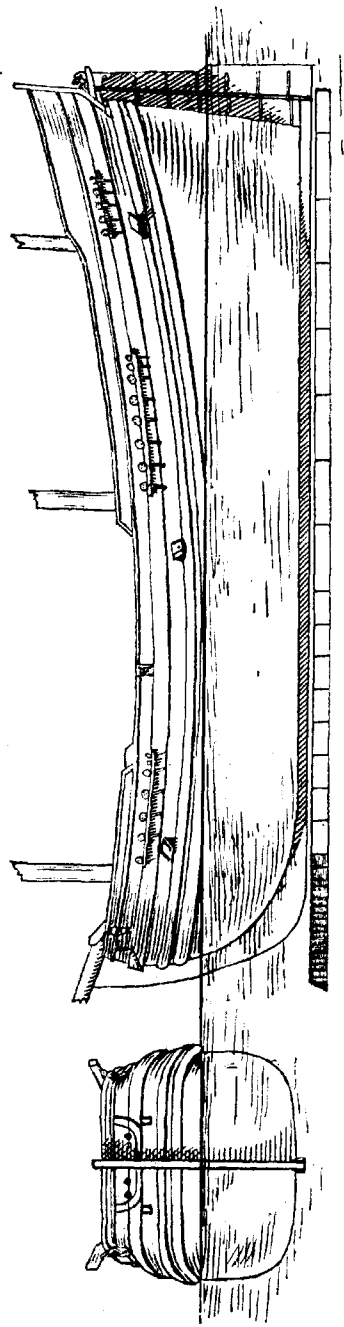
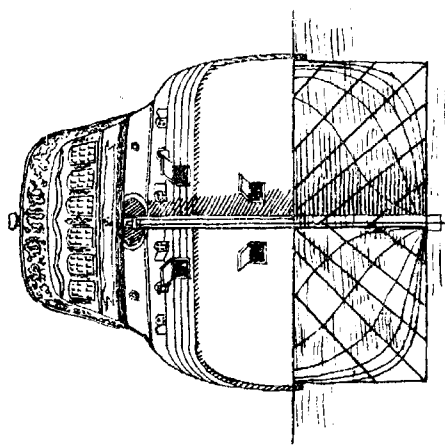


Рис. 44. Флейт.

шивались замками с зубом, при чем в двойных и тройных кильсонах и эти замки располагались также в шахматном порядке; каждый замок разгонялся на 4 копани и крепился с каждой из них и кильсоном двумя болтами. Боковые кильсоны обыкновенно сводились в носу и корме к среднему, с которым и соединялись потайными шипами; позднее они не доводились до среднего кильсона и в таком случае примыкали к воротовым поясьям, с которыми и крепились болтами, пропускаемыми через копань и ошву. Кильсоны заканчивались в носу и корме копанями, корни которых крепились болтами со штевнями, составляя так называемые *кнды*.

По укладке и укреплению шпангоутов начиналась набойка бортовой *ошвы* (обшивки) из досок на больших судах до 2 и 2½ верш.

толщиной¹⁾. Переход от днища к бортам в большинстве судов барочного типа производился под прямым углом, но иногда и с некоторым закруглением, для образования которого употреблялись особые доски, вытесываемые желобами и одной своей гранью прилегавшие к днищевому настилу, а другой—к *заземным* или *черепным*, нижним доскам бортовой ошвы (по позднейшей терминологии—*каржинам*). Сначала такие желобчатые доски употреблялись только в средней части судна, где не было погиби в бортах и днище, но позднее их стали употреблять и для носа и кормы, при чем вытесывали их из цельного толстого бревна, придавая изгиб, соответствовавший той или иной оконечности судна (так назыв. *косые*). Ошва конечностей, обычно несколько возвышавшихся над серединой судна (миделем), делалась из особых досок, не совпадавших с линиями середины борта и носивших название *потеряев* или *потеряйных*. Средние ряды ошвы, по линии грузовой осадки (*ватерлинии*) подвергающиеся ударам разных плавающих предметов, а в более позднее время и верхние ряды, около уровня палубы, служащие продольной связью судна, делались на 2—3 дюйма толще, образуя так называемый *бархоут* или *баргоут* (по волжскому произношению *бархот*, морск. *ширстрек*), и укладывались с нарезкой на шпангоуты до 1 вершка. На крупных палубных судах бархоуты устраивались двойные—в виде особых брусьев или досок, набиваемых на борта с внешней и внутренней стороны (по-волжски *нутренней бархот*) и скрепляемых между собой болтами, проходившими через шпангоуты. На „топорных“ беспалубных судах, строившихся на одну путину, как, например, на белянах или коломенках, бархоуты заменялись 2—3-мя рядами так называемых *привальных брусьев* в 6—7 вершк. ширины и в 3—4 вершка толщины, набиваемых снаружи несколько выше ватерлинии. Наконец, на крупных судах продольные крепления, в виде брусьев, нашивались снаружи судна и против верхних досок ошвы (*регуты*) в количестве от 1—2 и до 6—7 рядов (*клямсовые* или *подтельные пояса*, — позднее *подтелинами* стали называть и привальные брусья).

Лады или пазы как днища, так и бортов, конопатились пенькой или хотя бы мачалом и даже мохом и первое время нередко залащивались, т. е. закрывались тонкими набойками (*лостами* или *лоздами*) до ½ вершка в ширину, выделяваемыми или из досчатой драни, или из ивовых и тальниковых прутьев, разрезаемых по длине пополам и прикрепляемых (овальной стороной на пазы) небольшими железными скобками.

Внутри судна, для связи бортов, ставились разные поперечные крепления в виде брусьев, набиваемых в *шпацьях*, т. е. промежутках между шпангоутами, или наискось от кромки борта до днища (*косовые брусья* или *укосины*, *раскосины*, позднее *диагонали*, морск. *ридерсы*), или крестообразно (*крестовины*), или, наконец (в более позднее время), арками и полуарками.

На открытых, беспалубных судах вдоль обоих бортов делался для хода рабочих досчатый настил, называвшийся в старину *потопчиной*, а позднее *ходовой доской* или *ходовой площадкой*. В носовой части устраивалась обычно *шакша*—небольшая тесовая крыша со

¹⁾ В старое время при постройке более мелких судов набивалось сначала лишь несколько (2—3) рядов ошвы, после чего судно переворачивалось днищем кверху, и в таком виде продолжалась постройка бортов. Позднее этот *оборотный способ* остался только в некоторых местах на р. Оке (при постройке *можжан*).

скатом к бортам, под которой ютились судорабочие-бурлаки и ставился (на большом ящике, наполненном землей) очаг для приготовления пищи и согревания рабочих в холодное осеннее время. На палубных судах это помещение, обычно также отводимое для рабочих, носило название *кочневской мурьы* (в древности *голубятни*).

Для поддержки палубы употреблялись продольные толстые балки, проводимые—одна параллельно килю (*конь* или *князь*) и другие параллельно боковым кильсонам (*коньки* или *подконьки*, морской общий термин *карлингсы*) и подпираемые подставками, укрепляемыми в вертикальном положении на кильсонах (волж. *стойки*, позднее *колонки*, морск. *пиллерсы*). На больших судах в придачу к продольным балкам прибавляли две-три поперечных (*корги*, *перешвы*, *озды*), в виде толстых балок, проводимых под конем на расстоянии друг от друга, равном, примерно, ширине судна, и одновременно служивших и креплением судна, и защитой от прогибов бортов, с которыми озды крепились короткими копанями (кницами) или железными угольниками, подбиваемыми снизу балок. На палубных судах, вместо озд (а на больших судах и в дополнение к ним), поперечные балки с течением времени начали делаться из копаней, устраиваемых также, как шпангоуты, но поставленных в обратные стороны с последними, — в опрокинутом виде, — и с более короткими корнями и накурками, соединяемыми с верхними концами шпангоутов (топтимберсами) и нарезаемыми на подтелины, с которыми они и крепились к бортам болтами. При таком устройстве поперечных соединений они ставились в значительно большем числе (обычно через шпангоут) и

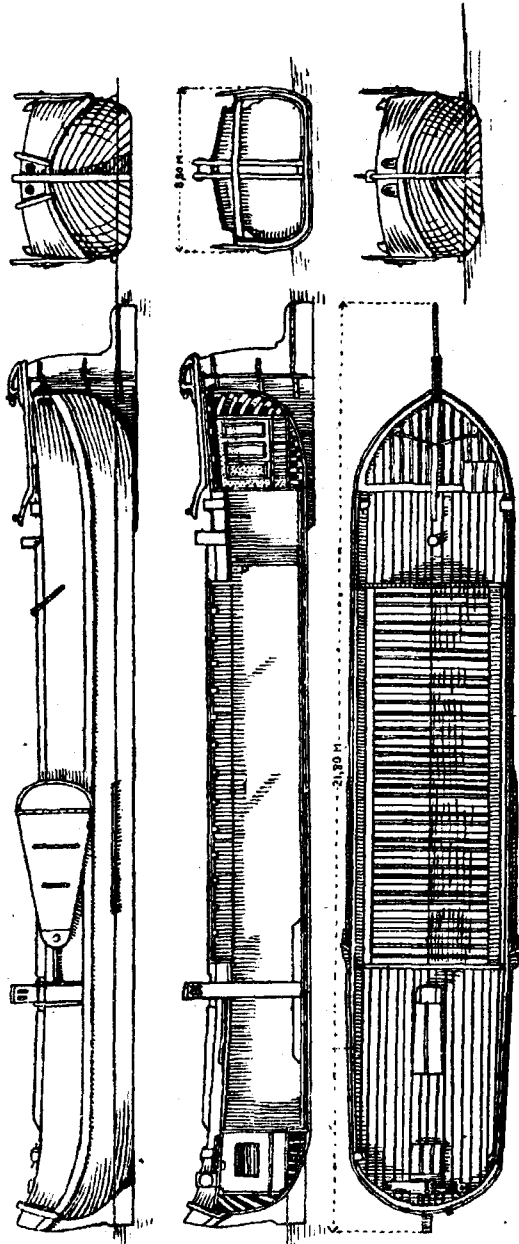


Рис. 45. Прам.

назывались в древности *чеблоками* ¹⁾ или *чеблучинником*, а позднее морским термином *бимсы* (по волгарскому произношению—*бимцы*, *бимей*). Бимсы проводились уже *над* конем и подкормками, представляя вследствие этого несколько выпуклую поверхность—для облегчения стока воды с палубы судна.

На балки и бимсы укладывалась *палубная настилка* ²⁾ или крыша из сосновых досок, на больших судах до 1½—2 верш. толщины, располагаемых вдоль судна, при чем по бортам ставилась более толстая доска или брус, называемая *карговой* или *карговым бруском* (по морской терминологии *ватервейс*). Карговые обыкновенно желобились в угольник и нарезались одной половиной на концы бимсов, а другой—на верхние концы шпангоутов, с которыми и крепились железными гвоздями и болтами. Ошвенные доски, примыкавшие к карговым по всей длине бортов, на многих судах выделялись из остальной обшивки или особой окраской, или даже живописной росписью и носили название *красных*. На бортах в карговых вырубалось несколько *кюзов* (старинн. название *норжи* или *ноздри*, морск. *шпигаты*)—отверстий, в которые вставлялись трубки или лотки для стока воды с палубы за борт судна. Наконец, несколько закрывая одним краем ватервейсы, а другим выходя за наружную ошву бортов в виде *буртижа* (закругленной кромки), укладывался на борта *планширь* или *планцьерь* (старинн. название *нарубень*)—бордюр из толстых брусьев, насаживаемых на шипы, которыми обделывались концы шпангоутов, и закрепляемых гвоздями. Палуба иногда делалась *с подметом*, т. е. в два ряда настила (нередко прокладываемых *скалой*—берестой); всегда была несколько выпуклой (посредством выгнутых бимсов или утолщения коня, приподымающего палубный настил в середине) и несколько приподымалась к носу и корме, чтобы попадающая на нее вода могла стекать к середине бортов, где она и выливалась по клюзам наружу.

Не довольствуясь обычным поднятием носа и кормы, в носовой и кормовой частях нередко делались так называемые *выноски*, т. е. большие нарубки на борта, возвышавшие палубный настил аршина на 1½ по сравнению с серединой судна. Кроме того, в носу и корме палуба выводилась на некоторых судах за пределы бортов, образуя небольшие 4-угольные площадки, свешивавшиеся концами над водой и укреплявшиеся на положенных поперек судна брусьях, называемых *огнивами*, которые, в свою очередь, прибивались к *соплякам*—двум вертикальным бревнам близ носового штевня, устанавливаемым для проводки между ними буксира (так назыв. *уши*) ³⁾ На концах огнивых брусьев (*кобыл*) вделывалось по два *пальца*, между которыми проходила *сука* (*бурик*)—снасть, держащая якорь, а за пальцами вырубались квадратные отверстия, до полуаршина в длину, в которых укреплялись три чугунных катка или валика, один горизонтально и два вертикально по бокам вырубки (*шкив*),—в эти отверстия проходил якорный канат, легко двигавшийся на катках и предохранявшийся ими от трения. Кроме того, для пропуска якорных и лотовых снастей, по краям огнив или на *плечах* (иначе *щексах*) судна, т. е. линиях погиби бортов к носу и корме,

1) Че(о)блок—слега, жердь.

2) В древности палуба, несомненно, была просто легким прикрытием людей и груза от дождя и непогоды и делалась из луба, откуда и произошло ее название (вспомним отмеченные выше „полубленные лодки“).

3) Ныне на Волге сопляками зовут иногда прежних *старцев*—дополнительные и более легкие кнехты на носу и корме (см. ниже).

устанавливалось еще по несколько шкивов, укрепляемых каждый между двумя брусками, выпускаемыми за наружные края огнива и носившими название *кранбалок* или *кранбалов*.

Для выхаживания якоря, а также для подводки судна и пр., в носу сзади ушей устанавливался *шпиль* или *ворот*, представляв-

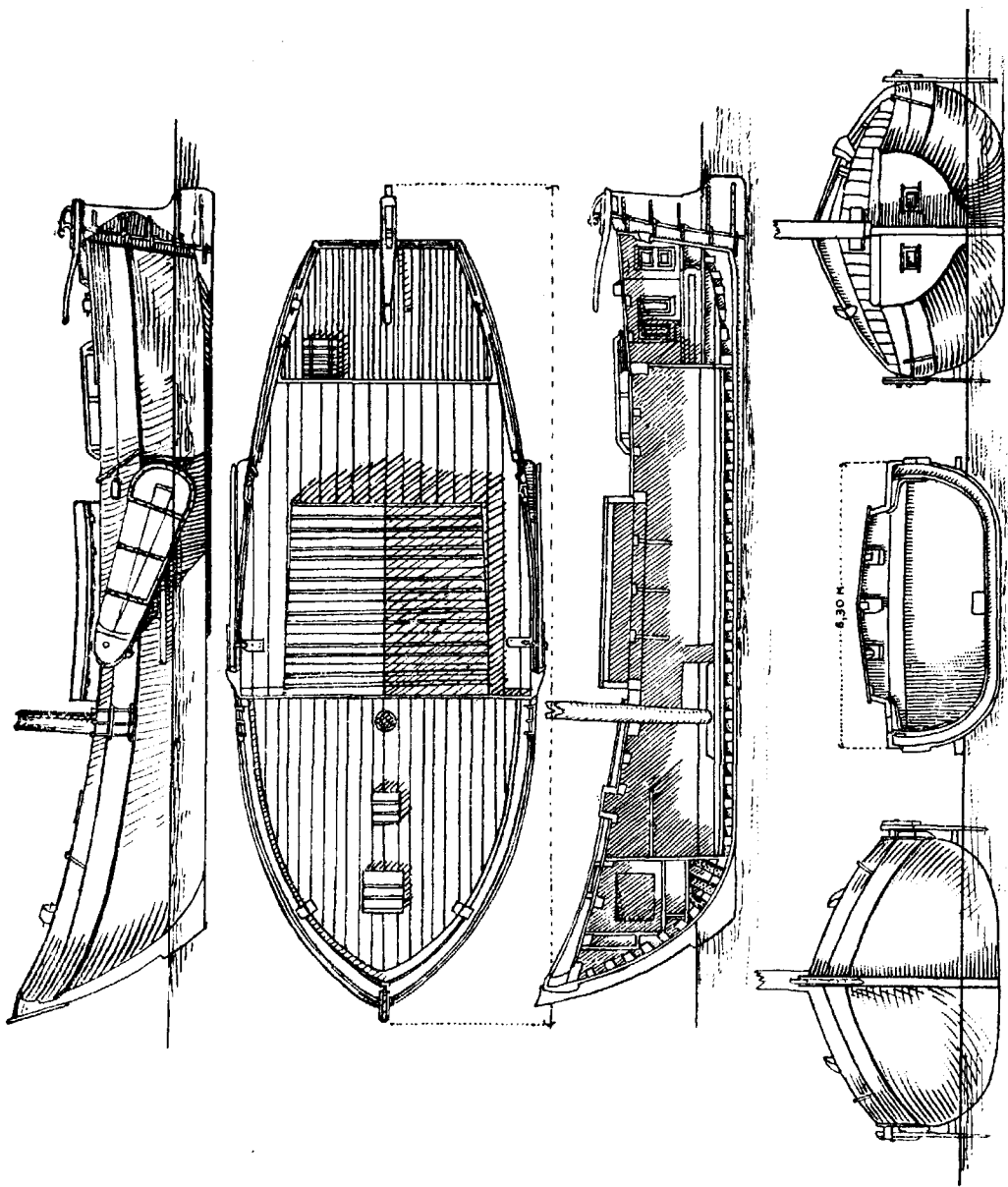


Рис. 46. Эверс.

ший из себя на деревянных судах просто толстое дерево, поставленное комлем кверху, с железным штырем на нижнем (тонком) конце и с двумя перпендикулярными отверстиями вверху. Штырем шпиль вставлялся в деревянное (позднее чугунное) гнездо, укрепляемое на шпангоутах рядом с кильсоном, и таким образом свободно вертелся, приводимый в движение шпильевыми *ручками* (морск. термин *вымбовки*)

в виде длинных рычагов, вставляемых в верхние отверстия шпиля, выступавшего аршина на $1\frac{1}{2}$ над палубой, — при вращении шпиль наворачивал на себя снасть и тем двигал судно.

Вся носовая площадка, обычно обнесенная перилами (*порусками* или *порысками*), носила название *кички*, получившее широкую известность в связи с знаменитым сигналом волжских разбойников: „Сарынь на кичку“.

Вдоль судна укладывался на носу *бушкар* (по морской терминологии *бушприхт*)—четырёхгранный брус, укрепляемый к коню и выступавший через носовой штевень вперед судна на подобие тарана, иногда в несколько наклонном положении, со шкивом (валом или колесом), вделанным в конеп, для пропуска снасти от станового якоря, который и подвешивался под бушкаром ¹⁾. Дабы не повредить случайно якорем ошвы, последняя нередко защищалась около бушкара и в других местах, где выхаживались якоря, $1\frac{1}{2}$ вершковыми досками до 1 саж. длины, набиваемыми в 4—5 рядов и называвшимися *нащечинами*.

На *плечах* или *щеках* судна (морск. *скулы*) ставилось по паре *кнеков* (по морской терминологии *кнегтов*) или *бабок*—круглых тумб различной толщины, в зависимости от величины и тяжести судна, и от одного до полутора аршина вышины над уровнем палубы для закрепления якорных канатов (более тонкие и легкие дополнительные кнеки, устанавливаемые на некоторых судах, ближе к носу и корме, носили название *старцев*). Кроме носовых и кормовых кнеков, на больших судах ставились еще бортовые, служившие для счала судов и крепления снастей на пристанях, и буксирные—для учала буксира (каната, связывающего буксируемое судно с буксирующим), пропускаемого на носу буксируемого судна между сопляками ушей. Как носовые и кормовые, так и буксирные кнеки располагались по линии коня, при чем лучшими местами для установки буксирных кнеков считались линии, отстоявшие от кормы и носа на расстоянии одной трети всей длины судна. Между носовыми и кормовыми кнеками, с одной стороны, и буксирными, с другой, устанавливались подобные же им тумбы, по одной или по две пары на каждом конце, называемые *ухватами* и служившие для закрепления *шейм* канатов. Нижние концы кнеков и ухватов (*комли* или *пятки*) укреплялись на днище судна в особых гнездах, вырубаемых в толстых брусках (*подушках*, морск. *степс*), длиной от одной сажени и больше, которые укладывались в один или два ряда вдоль судна (рядом с конем) на копани, к каковым и крепились шпигорными гвоздями. На высоте палубы кнеки и ухваты укреплялись окладками из толстых брусков, нарезаемых на бимсы по длине судна, и кницями, также нарезаемыми на бимсы.

Все помещение под палубой, предназначенное под груз, носило название *мурь* (по морской терминологии, усвоенной позднее и на Волге, *трюм*). Небольшое помещение в мурье (не редко выражаемое особыми поперег судна переборками), оставлялось свободным от груза для установки приборов к откачке воды, набиравшейся в мурью. Это помещение носило название *льяла* (морск. *вель*), при чем этим же именем называлось и самое отверстие, откуда выплескивалась выкачиваемая вода.

Для сообщения с трюмом служили *выходы* (*люки*), вырезаемые в палубе в различном количестве и разной величины, смотря по

¹⁾ Позднее бушкар перестали делать, так как он мешал буксировке судна.

размерам и назначению судна, обыкновенно обносимые толстыми брусьями (*заключины*, по морской терминологии *комингсы*) и закрываемые деревянными крышками. У больших люков, при вырезе которых приходилось пересекать бимсы, концы последних упирались в *карлингсы*. Такими же брусьями, проходившими через не-

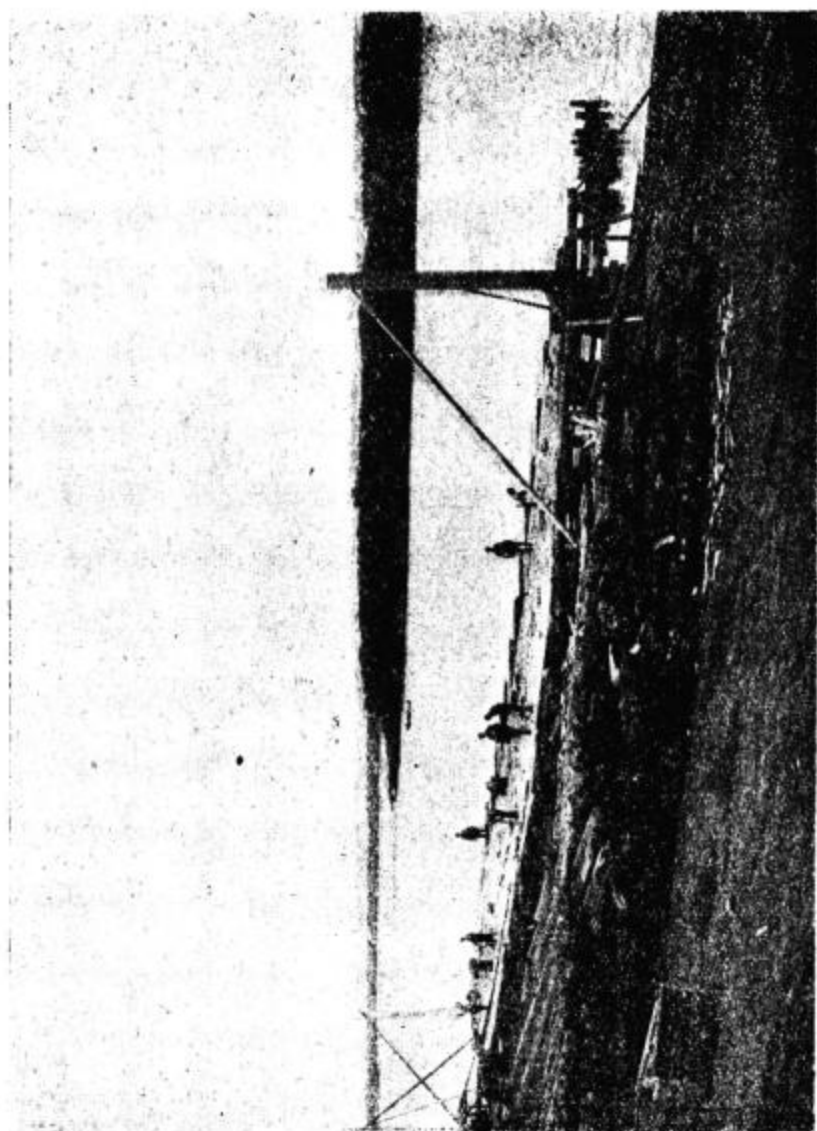


Рис. 47. Закладка деревянного судна.

сколько бимсов, укреплялись те места палубы, на которых сосредоточивались большие тяжести, — давление последних разносилось тогда на все бимсы и, вообще, на всю площадь, захваченную брусьями.

В *заключинах* устанавливалась и *мачта*, если она имелась на судне, при чем гнездо для ее основания (*степс*) делалось или прямо на палубе, если мачта была легкая, или на кильсоне. Мачты, служившие для поднятия парусов, сигнальных флагов и фонарей,

имели много разновидностей, в зависимости от судов, на которых устраивались, и от целей, которые выполняли. На крупных грузовых судах, ходивших под парусами, как, напр., на расшивах, мачты были по 14 саж. высоты и устраивались из нескольких бревен (до 7), связываемых вместе и сращиваемых в разгонку до необходимой высоты большими шпиговыми гвоздями в 1—1½ арш. длины. С прекращением парусного движения, мачты на больших судах начали делаться обычно из 3-х дерев: среднего—основного и самого высокого (на больших судах до 9—10 и даже больше саж.)—собственно мачты и двух боковых, сажен до 4-х и 4½ над палубой и вершков 5—6-ти толщиной, называемых *пасынками*. В позднейшее время мачты стали устраиваться таким образом: среднее дерево не доводится до палубы на 1½—2 вершка, а опирается на брус, длиною до ½ сажени, вставляемый и укрепляемый в пустом пространстве между основанием мачты и палубой, и закрепляется на двух болтах, проходящих: один внизу—через комли мачты и пасынков, укрепляемых неподвижно, другой сверху—через вершины пасынков и, примерно, середину мачты. Такое устройство дает возможность, вынимая нижний болт, наклонять мачту на верхнем болту, что является необходимым при проходе судов под мостами, а отчасти и для уменьшения сопротивления при сильном противном ветре. Наконец, мачты составляются иногда из 3-х таких частей: а) собственно мачты, длиною до 40—42 футов; б) стеньги—более тонкой наставки, соединяющейся с мачтой посредством железной скобы с 4 отростками, в которые проходят ванты для раснастки, и в) гафеля—дерева до 30 фут. длины, устанавливаемого в наклонном положении сзади мачты и соединяемого с последней в вершине особой кружкой—*клот* или *клотик* с вделанными в него двумя шкивами, через которые продеваются легости для подъема флагов и фонарей.

На более мелких судах ставится один флагшток, называемый на Волге *поддеревком*,—небольшая, тонкая мачта, не выше 15—20 фут., исключительно для поднятия флага и сигнальных фонарей.

Мачта поддерживается одной или двумя снастями, идущими к носу судна (*базаные*, по морской терминологии *штак-базан*), и 6-ю или 8-ю парами *ложек* (*вант*), идущих к бортам и закрепляемых на планшере за набиваемые на нем железные крючья, называемые на Волге *лампутинами*. На мачтах крупных судов, ходивших под парусом, устраивались для поднятия их (а иногда и просто для украшения) *райны* (по морской терминологии *реи*)—поперечные бревна от 6 до 10 саж. длины и до 4—4½ верш. толщины, утончавшиеся к концам до 2½—3 вершков. Райны поднимались и опускались при посредстве блока (*подъемны*), проходившего в шкив на мачте в 2—2½ саж. от ее вершины, а удерживались в горизонтальном положении двумя тонкими снастями, привязываемыми к концам райны и пропускаемыми в тот же блок (*гордель*, морск. *топенант*). Для управления парусом от концов райны шли другие тонкие снасти (*правила*, *возжи*, *поворотни*, морск. *брасы*), укрепляемые около бортов.

Управление самим судном производилось или большими веслами, привешиваемыми к корме, или рулем.

Правильные весла носили в разных местах различные названия: *кормовое весло* (на мелких лодках), *веслице* (на больших судах вообще), *навесь* (на завознях и больших лодках), *пдтесь* (на плотах

и коломенках), *поносная* или *поносно* (на мокшанах и расшивах) *бабайжа* (на плотках), *лопастина* и *слѣпец* (на барках). Более распространенным из этих названий по Волге было *потесь*. Потеси и, вообще, правильные весла устраивались таким образом: на вершинный конец бревна, различной длины и толщины в зависимости от величины судна, или сравнительно тонкой жерди на более мелких судах прибывалась с одной стороны *лопасть*—широкая доска (и даже несколько досок) длиной от 1½ до 4—5 аршин или, на мелких судах, *перо*—тонкая и узкая доска; с другой стороны—пасынок, служивший для большего закрепления лопасти. В середине потеси (ближе к комлю) просверливалось небольшое сквозное отверстие, которым потесь и надевалась на особый болт, устанавливаемый в подушке или огниве на корме судна, при чем вершинный конец перевешивался и лопасть опускалась своим ребром в воду. Комель потеси (*валеж*) заканчивался рукояткой, называемой *пальцем*, сверх того на него набивались крепкие спицы, а к ним привязывались тонкие снасти—*помочи*,—посредством этих помочей потесь передвигалась в ту или иную сторону, при чем, в зависимости от величины и тяжести ее, в такой работе участвовало иногда до 15 и даже до 20 человек. На крупных судах, кроме кормовой потеси, ставилась еще *носовая*—на носу, *заносная*—с боку, для поворотов, а иногда и на всех четырех плечах судна.

На больших судах таким же образом, как потеси, устраивались и гребные весла—*гребни*, с той лишь разницей, что они делались из не особенно толстых жердей и с меньшей лопастью (*лопашек*)—от 1 до 1½ арш. длины и до ½ арш. ширины—и устанавливались чаще не на болтах, а в *подгребинах*—нашитых на бортах брусьях с вырубленными в них гнездами, или же на *укрючинах* (*уключинах*, старо-волжск. *кочетках*)—деревянных пальцах, на которые надевались кожаные или веревочные кольца для весел. На крупных мокшанах таких гребей бывало до 40 штук и более на каждой стороне судна. До введения на Волге лотов гребни употреблялись не только для прямой своей цели—продвижения судна, но и вместо лота—для регулирования движения и, в необходимых случаях, задержки его.

Руль, называвшийся прежде *кормилом*, появился на волжских судах сравнительно поздно. Размеры, формы и способы его устройства на разных судах очень разнообразны. Первоначально рули делались, просто, из трех сплоченных между собой вертикальных брусьев, называемых в отдельности *сапогами*, а в общей совокупности *кряжом*, и из *губы* или *дышла*, *правилы* (флотск. *румель*)—рычага для поворачивания руля, прикрепляемого к *голове*, т. е. верхней части, последнего. В более позднее время на больших судах рули стали делаться о четырех сапогах, в нижние концы которых (*пятки*) врубалось *полотно*, т. е. несколько сплоченных и лежащих в горизонтальном положении досок или тонких брусьев, задние концы коих, выходящие за линию сапогов и связанные поперек двумя брусками—*чертенятами*, называются *лопастью* или *пером*. Длина пера у грузовых судов составляет приблизительно до половины ширины самого судна и раза в 3—4 больше его высоты, а общая площадь пера составляет около 1/30 подводной диаметральной площади всего судна. Для большей крепости на *сапоги* с той и другой стороны набивались так называемые откосины, идущие от головы переднего сапога до пятки заднего и связываемые между собой сквозными болтами. Для той же цели, а также и для красоты, полотно руля обшивалось

с обеих сторон тонкими досками в *елку*. Руль навешивался к кормовому штевню на петлях, приделываемых по 3—5 пар к штевню и к переднему сапогу и соединяемых толстыми болтами; навеска делалась таким образом, чтобы верхняя кромка полотна приходилась несколько выше грузовой ватер-линии судна (приблизительно около 1 аршина), а нижняя—вровень с килем.

Для того, чтобы лоцману, управляющему судном, лучше видеть вперед, на корме устраивалось особое возвышение, в виде скамейки с поручнями, называемое *креслами*, на котором и стоял лоцман. На некоторых крупных грузовых судах, напр. расшивах и мокшанах, ходивших вверх на парусах, впереди кресел ставилась на стойках, аршина на 1½ выше кресел, *гребенка*—толстая доска или брус с рядом вбитых деревянных зубьев—*пальцев*, на которые закладывалась веревочная петля, привязываемая к концу рулевой губы, чтобы легче удерживать руль в одном положении. Для более быстрого поворачивания руля на тяжелых судах употреблялись особые снасти—*рунталы*, привязываемые к концу губы в обе стороны и проходившие затем в шкивы на бортах и в конце губы: к каждому рунталю ставилось по несколько рабочих, которые, по команде лоцмана, и двигали губу руля в ту или другую сторону.

Из надпалубных построек необходимой принадлежностью каждого судна являлись *соколины* или *сокольни* — отхожие места, на волжских судах устраиваемые обыкновенно на корме, в виде будок, прикрепляемых на борту, со свесом задней части над водой.

Кроме того, на более крупных судах ставились *казенки* (стар. название *чердаки*), т. е. рубки или каюты для помещения хозяина судна или его приказчика и для хранения денег. На некоторых судах казенки устраивались двойные—о двух комнатах, из которых в одной помещается хозяин или приказчик, в другой — водолив и лоцман.

В заключение не лишне остановиться на способе отливки воды из барок, который в первое время производился почти исключительно посредством *леек* или *плиц* (по волжскому произношению *плис*). Этот остроумный способ состоял в следующем.

В *льяле*, в борту судна, на некоторой высоте над ватер-линией, прорубалось отверстие (*голубница*), к которому с внутренней стороны приделывался деревянный ящик (*майна*), также с просверленным с одной стороны отверстием, примыкающим к отверстию судна. Пред ящиком вешалась на веревке, укрепляемой сверху (под палубой или под какой-нибудь балкой), *лейка* или черпак с длинной ручкой, при чем веревка привязывалась почти к середине ручки, так что лейка балансировала в воздухе. При работе откачивания ручку лейки поднимали вверх, вследствие чего черпак опускался к днищу, где скоплялась вода, и затем поднимали вверх, одновременно толкая черпак вперед, вследствие чего зачерпнутая в лейке вода оставалась в черпаке, пока последний не достигал края ящика, после чего лейка отдергивалась, при чем вода выплескивалась в ящик и через отверстие выливалась за борт. Вся эта процедура проделывалась так быстро, что вода то и дело „плехалась“ в ящик и вытекала из него непрерывной струей как из крана наполненной бочки. На низкорботных судах вода выплескивалась лейкой прямо за борт.

Позднее лейки постепенно выходили из употребления и заменялись помпами, но на многих более дешевых судах существуют даже до настоящего времени.

По выстройке судна делаются приготовления для спуска его на воду, который производится двояким образом: или носом, или бортом судна.

В первом случае — под днище подбиваются особые подставки, из которых передняя, *сокол*, устанавливается под носовой частью, несколько ниже задних, и проводятся к урезу воды *слизки* или *склизы* (иначе *постель*) — нечто вроде деревянных рельсов из круглых бревен, от 5 и более сажень длины и 4—5 вершков толщины. После окончания всех приготовлений выбиваются клетки из-под судна, и оно садится на подставки, из которых сокол держит на себе весь упор судна. Наконец, после общей молитвы, по громкому приказу строителя: „Молись богу, православные!“ рабочие берутся за *барс* — повешенное за центр своей тяжести к какой-нибудь перекадине большое бревно, раскачивают его, направляя на *сокола*, и сильным ударом выбивают его из-под носа судна. Последнее опускается на *слизки* и по ним слетает в воду.

Второй способ, наиболее распространенный на Волге, производится таким образом: под борт судна, обращенный к воде, устанавливается ряд подставок, называемых *стрелами*, из коих две — под оконечностями судна, называемые *сторожевыми*, и третья, основная и самая крепкая, под серединой, называемая *барсовой*. Когда, по приказу строителя, выбиваются из-под указанного борта клетки, судно садится на стрелы, упирающиеся в наружный борт, принимая несколько наклонное положение к воде. По команде: „Руби стрелы!“ подрубаются все подставки, кроме сторожевых и барсовой, на упоре которых и остается судно. По следующей команде: „Руби сторожевые!“ подрубаются носовая и кормовая подставки, и судно остается на одной барсовой. Наконец, по последней команде: „Бей барс!“ выбивается барсовая, и судно по „склизам“ спускается в воду.

Типы судов, плававших по Волге.

Обращаясь после приведенного очерка к рассмотрению отдельных типов судов, плававших по Волге в Петровский период, следует прежде всего отметить возникновение многочисленных и очень разнообразных новых названий судов на ряду с отживающими свой век названиями стругов, насадов и пр. Эти новые названия или характеризовали самую конструкцию судов, — как это было обычно прежде, — или относились к местам их постройки или преимущественного плавания, — что было уже новостью и само по себе свидетельствовало о чрезвычайно широком развитии судостроения и о многочисленных судостроительных пунктах, не только независимых один от другого, но и ничем не связанных между собой. К первой группе относятся названия: барки, паромы, бархоты, лады, межеумки, подчалки, полулодки, канавки, брусянки, коряки, плашкоуты, шкуты, шерботы, гукары, залазни, шитики, расшивы с их различными подразделениями, кладные (кладнушки), косовые, асламки, реюшки, прорези и т. д.; ко вторым: вышневолоки, белозерки, мологские лодки, еnotaевки, мокшаны, гусяны, клязьменки, унженки или унжаки, тезянки, тешанки, суряки, тихвинки, романовки, соминки и пр.

Необходимо, однако, оговориться, что, с другой стороны, большая разношерстность судов, нередко отличавшихся друг от друга только размерами или некоторыми деталями устройства и снаряжения, являлась несомненным признаком переходного времени, когда, в борьбе новых форм и приемов судостроения со старыми, каждое, даже самое незначительное, новшество давало повод отмежеваться

от старого типа особым названием, которое с течением времени исчезало из обихода и забывалось. В самой основе всей выше отмеченной массы судов лежали в сущности два старые типа: 1) тип „ходового“ судна, с более или менее округленной подводной частью, плававшего одинаково и вниз по течению реки, и вверх—против течения и ведшего свое начало от древней лодки—однодеревки, и 2) тип „сплавного“ судна, с плоским днищем и отвесными бортами и штевнями, плававшего преимущественно вниз по реке, „само-сплавом“, и имевшего первым своим прототипом древний струг и ближайшим предшественником коломенку.

В начале рассматриваемого периода наибольшее внимание привлекают к себе суда второй категории, для обозначения которых, на смену старому названию „струг“, явился иностранный судовой термин „барка“, в непродолжительном времени завоевавший чрезвычайно широкое распространение по всем нашим рекам и почти сразу же, подобно термину „струг“, получивший двойное значение: а) видового названия—для судов определенной конструкции и б) родового—для всех плоскодонных „сплавных“ судов вообще.

Первые суда типично барочной постройки появились на верхней Волге и Вышневолоцкой системе, от которой в начале получили и свое название. Это были *вышневолоки* или *вышневолодки* (позднее называвшиеся вышневолоцкими барками)—небольшие посудины до 15, максимум до 17 саж. в длину, до 4-х сажен в ширину и до 2 арш. в глубину, различной грузоподъемности, доходящей на более крупных судах до 6 и даже до 8 тыс. пудов на осадке в 12—15 верш.

Вышневолоки были плоскодонны, с отвесными бортами и кормовым штевнем, при несколько закругленном носовом, и с впалыми кривыми образованиями носа и кормы. Эта впалость, вызывавшая при движении подъем воды впереди судна и тем значительно затруднявшая его ход, составляла наиболее серьезный недостаток вышневолоцких барок, с которым только и можно было мириться на сравнительно тихой воде каналов (см. рис. 48).

Постройка судов была очень слабая, без всяких продольных креплений, кроме днища, стен и легкой крыши, устраиваемой для сохранения груза. Общее крепление было преимущественно нагельное. Стоимость судов выражалась в 150—280 руб. Время службы редко превышало 2—3 года.

Вслед за вышневолоками появились и другие суда барочного типа, получившие в разных местах особые названия, иногда очень характерные и интересные. Так, например, довольно большие барки, 17—18 саж. длины, начавшие строиться на рр. Паше и Сяси для перевозки в Петербург лесных материалов, назывались *садками*,—очевидный отзвук старого названия насадов; открытые барки, сплавливавшиеся также с лесом и лесным материалом в низовья Волги, носили название *раскрыг* и т. д.

Вскоре появляется на Волге и самый термин *барка*. Термин „барка“.

Как уже было отмечено раньше, корень *барк* (*борк*) в значении *кора* очень древнего происхождения, и с очень же древних, первобытных времен он начал употребляться и для обозначения судна,—очевидно, выделяемого тогда из древесной коры.

В русском языке он впервые появляется в конце XIV века в так называемой повести о Митяе (1380 г.), и то, надо полагать, как случайное заимствование книжного человека из иностранного языка, что подтверждается тем, что сам автор считает необходимым объяснить его значение. В повести рассказывается, как

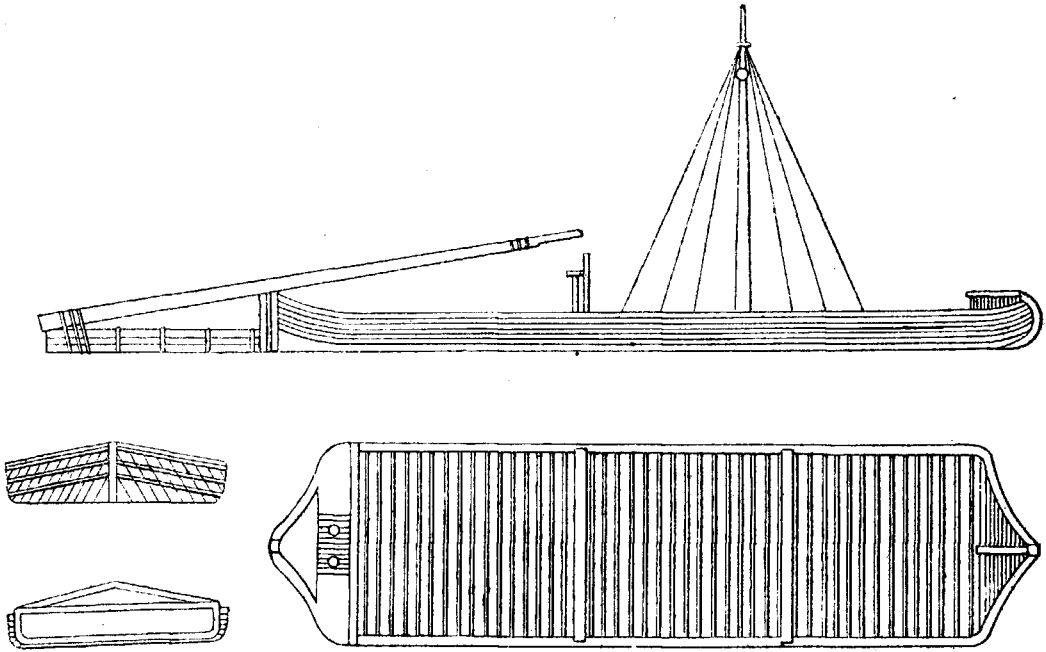


Рис. 48. Вышневолодка.

Митяй „разболѣся въ корабли и умре на мори....и вложиша (его) в *варку*, еже есть в меньшее судно, и привезоша мертвого в Галату“¹⁾.

Надо думать, что в высших, правящих русских кругах это слово было известно и еще раньше, так как оно употребляется более, чем за 100 лет до повести о Митяе—в немецком тексте договора, заключенного Великим Новгородом с немецкими городами и Готландом в 1270 году²⁾.

Однако, в широких кругах населения этот термин был еще неизвестен, и автор упоминаемого выше „Азбуковника или сказанія о неудобь понимаемыхъ рѣчахъ“, первый список которого относится к концу XVI в., включает в число этих „неудобь понимаемыхъ рѣчей“ и слово „барка“, переведя его, как „корабль или ладія“³⁾.

В после-Петровский период термин *барка* получает у нас очень широкое распространение, в начале в качестве названия небольших, главным образом системных судов, перевозивших с Волги в Петербург дрова и др. лесные грузы и плававших на Волге только в верх-

¹⁾ Полн. Собр. Летоц., VIII, 29.

²⁾ См. И. Е. Андреевский. „О договоре Новгорода с Немецкими городами и Готландом“.

³⁾ Сахаров: „Сказанія русск. народа“, т. II, кн. 5, стр. 147.

них ее плесах, очень редко спускаясь ниже Н.-Новгорода. Впрочем, необходимо отметить чрезвычайно интересный вид небольших барок („полубарок“) четырехугольной формы, употреблявшихся,—очевидно, с древнейших времен,—в верхнекамском районе и заимствованных, надо думать, из Сибири. Мы уже говорили об этих судах во введении к своей книге.

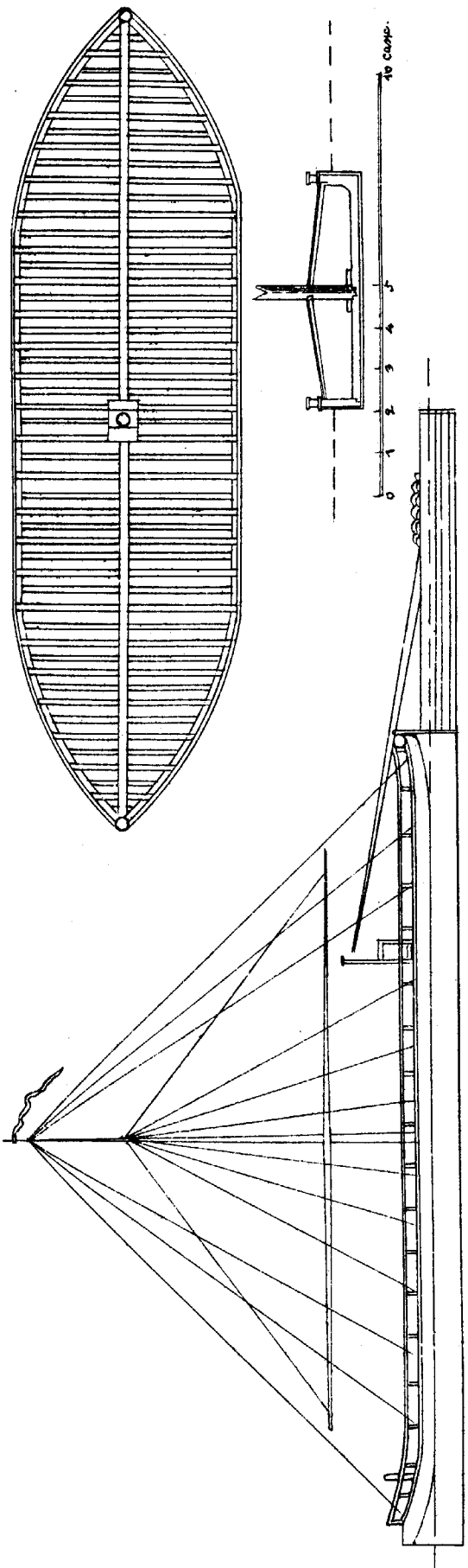
Размеры их были: до 5 саж. в длину, до 4 саж. в ширину и до 4 арш. в глубину. Основание судов состояло из 4-х скрепленных венцов, расположенных прямоугольником, как в простых избах. Толстые коры укладывались на расстоянии 3 фут. друг от друга и снаружи крепились толстыми болтами. Кроме того, по днищу внутри укладывался еще один венец, а самое днище состояло из двойной—внешней и внутренней досчатой обшивки. Досчатая же крыша на два ската, поднятая на 1 или 1½ арш. выше бортов, укреплялась на многочисленных брусках—оздах. Посреди крыши делался люк для схода в трюм, а в одном из углов ставилась кирпичная печь с трубой, выходившей поверх крыши. Стоимость таких судов еще в 1880 г. не превышала 90 руб.

Главные места постройки барок были первоначально на реках: Гжати, Мологе, Сити, Шексне, и Мсте. Здесь различались барки: а) сменцовские, строившиеся в Мышкинском уезде, близ села Сменцова; б) ситские, строившиеся по Сити и Мологе, и в) барки „белозерского дела“, наиболее широко распространенные и строившиеся по Шексне, от Череповца почти до Белоозера. Позднее барки стали строиться и на верхней Волге, Унже, Ветлуге, Суре, Вятке и др. реках, не редко получая первое время и особые местные названия. Так, напр., были *сурские барки*, *ржевки*, *малиновки*, *пурдошанки*, *устюжны* и пр. Широкому распространению их способствовали простота и дешевизна постройки судов при большой в то же время их вместимости.

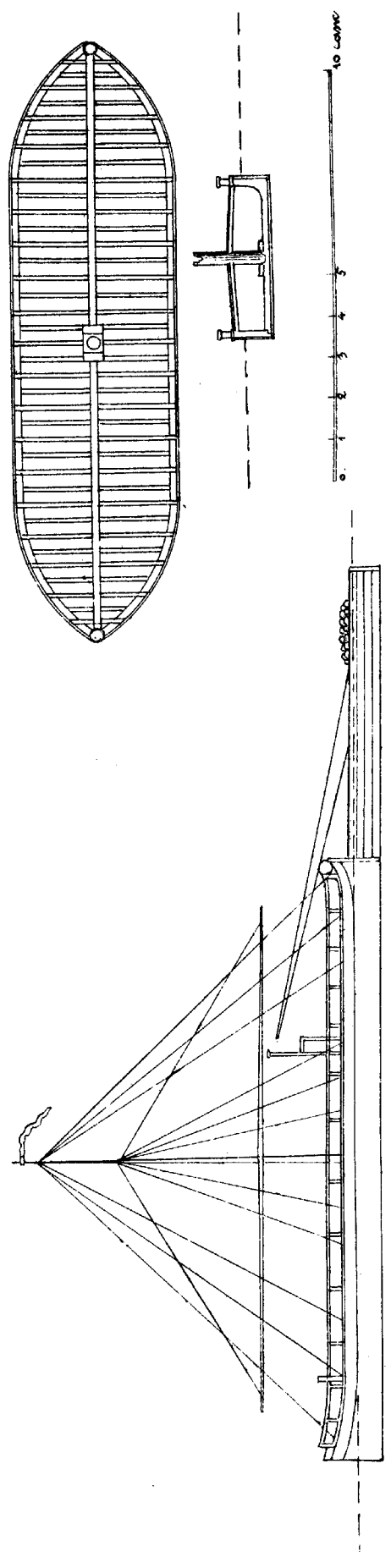
Барки строятся из соснового и елового леса. Основные размеры их: длина первоначально 18—19 саж., позднее 18—24 саж., ширина 3 ⅓—4½ и 5 саж., высота бортов 1—1¼ саж., грузоподъемность от 15 до 25 тыс. пуд., осадка порожняком 3—5 верш., с грузом 12—20 верш. На ряду с тем бывали барки и крупнее: до 30 саж. длины, 8 саж. ширины и 8 четв. глубины¹⁾.

Набор барки делается из односторонних шпангоутов, состоящих из коры и приставок, поставленных на копани на шипах. Плоское днище обыкновенно из еловых досок толщиной от 1½ до 2 верш., причем и лыжная, в целях придания ей некоторой гибкости, необходимой при плавании по мелким, нередко порожистым водным путям, делается одинаковой толщины с досками днища. Штевни и борта отвесные (форштевень иногда имеет незначительный уклон вперед; к нему ставится не редко утор). Корма и нос однообразно и тупо закруглены. Бортовая ошва обычно из сосновых досок толщиной от 2 до 3-х дюймов. Продольным креплением служит легкий (в один ряд) бархоут, обыкновенно двойной (внутренний и наружный) вверху и одинарный (внутренний) в середине бортов (так назыв. нарезной брус), а также планшир, который обычно служит и ходовой доской; кроме того, кладется средний кильсон. Поперечные озды, большею частью в количестве до 5 штук, сравнительно очень тонкие и легкие. Все составные части корпуса крепятся нагелями; железные гвозди употребляются редко и в самом ограниченном

¹⁾ Судох. дорожник Европ. России. Изд. 1854 г. Стр. СХХХVI.



Buc 49 Saingon



Buc 51 Saingon



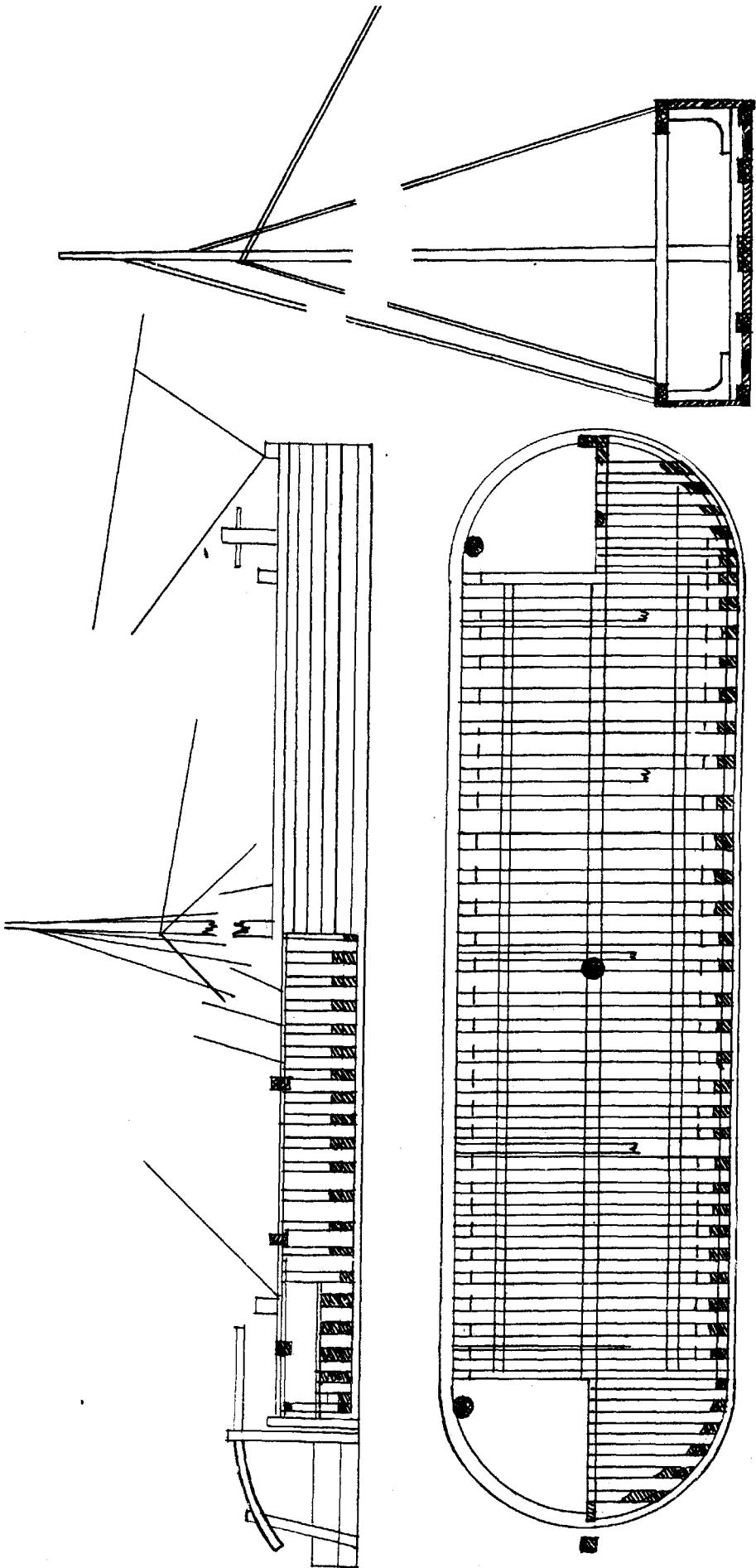


Рис. 50. Ботынок



количестве (не свыше 30 пудов на судно). Ни палубы, ни крыши обычно не бывает. Слегка забирается сверху только нос и корма, для прикрытия команды и хранения ее вещей и харчей. По краям судна до 7 штук кнехт, укрепляемых на топтимберсах; на носу шпиль; по середине судна небольшая мачта для зачаливания каната на случай движения конной тягой; руль, в виду неповоротливости барок, сравнительно очень большой (см. рис. 49) ¹⁾.

Конопатятся барки обыкновенно мочалой, реже пенькой, иногда двумя—пряжами: первой из мочала, второй также мочальной, обернутой паклей или тряпками. По конопатке пазы днища покрываются лостом, прикрепляемым железными скобками, пазы же бортовой ошвы оставляются открытыми или накрываются наличниками из горбылей.

Первое время барки строились обыкновенно на одну путину и по прибытии в места назначения груза продавались на слом; ходили сплавом, на парусах, на веслах и тягою, имея от 45 до 60 человек судорабочих.

Барки малых размеров называются *полубарками*. В сущности, сделать точное разграничение между этими двумя видами судов довольно затруднительно, так как в зависимости от времени и размеров барок, плававших в том или ином районе, менялись и размеры полубарок. Первое время предельными цифрами этих размеров были: до 12 саж. длины, 3—3½ саж. ширины и 1—1½ арш. глубины, грузоподъемность от 3½ до 4 тыс. пуд.; в 30-х годах на Волге полубарки считались от 6 до 14 саж., длины, от 2½ до 3¾ саж. ширины и от 1 до 1¼ арш. глубины; еще позднее полубарки на Волге доходили до 18 саж. длины. Плавали (и до ныне плавают) полубарки по тем же системам и рекам, что и барки. Из рек особенное распространение они имели прежде на Оке и Клязьме, где ходили вверх конной тягой (см. рис. 50 и 51) ²⁾.

Стоимость барок и полубарок в разное время и в разных местах была также различна. Так, в 1804 г. барка, построенная в верховьях Волги, стоила от 80 до 215 руб., полубарка от 50 до 104 руб.; на Мологе в 1801 году барка стоила от 120 до 170 руб., полубарка 95 руб.; в 1808 году цена барки поднялась там уже до 200—325 руб. В 1804—1817 гг. в некоторых местах Мариинской системы полубарку можно было купить за 200—300 руб., на Свири от 300 до 800 руб., на Шексне за 600 руб., на Мологе за 450 руб. На Волге в 30-х годах полубарка стоила от 700 до 1.000 руб. Сурская барка стоила в 1800 г. от 900 до 1.000 руб., в 1805 году около 1.500 руб., в 1832 году от 2.000 до 3.000 руб.

Из всех барок в тесном смысле слова (носивших свое родовое название) особую известность получили вышеупомянутые *сурские барки*, с которыми связано развитие на Суре так называемого судового промысла (на нем мы подробно остановимся ниже).

Сурские барки были суда типичной барочной постройки—с плоским дном из еловых брусьев, толщиной до 3 верш., отвесными штевнями и бортами из сосновых или также еловых досок 2-х вершковой толщины. Как днище, так и борта конопатились паклей. Некоторым отличием сурских барок от других видов этого типа судов служили более высокие нос и корма, поднимаемые аршина

¹⁾ Рис. из стар. альбома.

²⁾ Рис. 50 из стар. альбома.

на 1½ против середины судна. Продольным креплением служили: в днище 3 кильсона, в бортах бархоуты, набивавшиеся в 4 ряда с внешней стороны на высоте четвертей 6 от днища. Кильсоны крепились к копаням гвоздями; обшивка, как днищевая, так и бортовая,—нагелями и железными гвоздями. Поперечные озды были из толстых брусьев, крыша—поперечная на два ската. Суда обыкновенно не смолились, не красились и, вообще, не отличались чистотой постройки. Размеры их были: длина до 20 саж., ширина 4 саж., высота бортов 16 четв., грузоподъемность до 20 тыс. пудов на осадке в 10 четв.

Строились сурские барки на самих местах их погрузки—около сс. Промзина, Березовки и Порецкого.

На барках перевозились с сурских пристаней главным образом хлеб и спирт, при чем груз обыкновенно шел без перегрузки прямо до Петербурга, и суда оттуда уже не возвращались обратно, а продавались в Петербурге на слом.

Вооружение сурских барок было обычное: становой якорь в 25 пудов весом, подпускной в 20 пуд., два рысковых якоря в 18—20 пуд., и также два запасных в 10—15 пуд., служившие на Волге, при ходе вверх, для „подач“; ходовых снастей бельных (для тяги судна) кругов пять 100 саженой длины (по 4 п. весом) и два также 100—саженных косяка к рысковым якорям. Наконец, при каждой барке имелось по 4 завозки для завоза якорей и других надобностей (напр., у спиртовых барок на одной из завозень устраивалась кухня).

Из многочисленных особых видов судов барочного типа (носивших особые названия) мы остановимся или на более интересных по своей постройке, или на наиболее важных. К первым могут быть отнесены так называемые боровлянки, ко вторым гусяны, мокшаны, беляны и унжаки.

Боровлянки—довольно большие беспалубные суда, до 17 саж. длины, 12 арш. ширины и 8 четв. глубины, грузоподъемностью от 12 до 14 тыс. пудов, с закругленными конечностями и наклонными внутрь обоеими штевнями. Они строились специально для плавания по Вышневолоцкой системе, в частности для прохождения через известные Боровицкие пороги на р. Мсте, где нужно было буквально проползать между камнями, извиваясь, как змея. Для этого требовались очень легкие по постройке и эластичные, слегка изгибающиеся суда, каковыми и были боровлянки, получившие от порогов и свое название. На боровлянках перевозились главным образом хлебные продукты с верхнего Поволжья в Петербург.

Для сплава судов порогами на них устраивалось по 4 потеси—2 на носу и 2 на корме по обоим бокам, и к каждой потеси ставилось по 16 человек судорабочих. Таким образом, на каждом судне было до 64 человек; кроме того, на нем были: 1 лоцман, так называемый *концевой* (приказчик) и несколько человек для отливки воды и конопатки судна во время пути, так как судно в порогах очень часто получало течь, задевая за камни. Конопатчики на боровлянках даже оплачивались значительно выше, чем простые судорабочие.

Для проводки судов по порогам брались особые лоцмана из местных жителей, специально занимавшихся лоцманским промыслом и объединявшихся для этого в особые артели, утверждаемые правительством.

С потерей Вышневолоцкой системой значения боровлянки постепенно отжили свой век.

Гусьяны и, более мелкие, *гусянки* или *полугусьяны*, — получившие, как говорят, название от р. Гусь, небольшого окского притока, в устье которого они будто бы первоначально строились, — плоскодонные, беспалубные и низкобортные суда, — в прежнее время были самыми распространенными в мелководном окском бассейне. На них перевозились разнообразные грузы, шедшие на Нижегородскую ярмарку и обратно из Нижнего в Москву и др. приокские города, при чем вверх по Оке гусьяны шли обычно конной тягой. Сплавным, передним грузом чаще всего бывали дрова и камень, а обратным зерновой хлеб, железо, соль, рыба и проч.

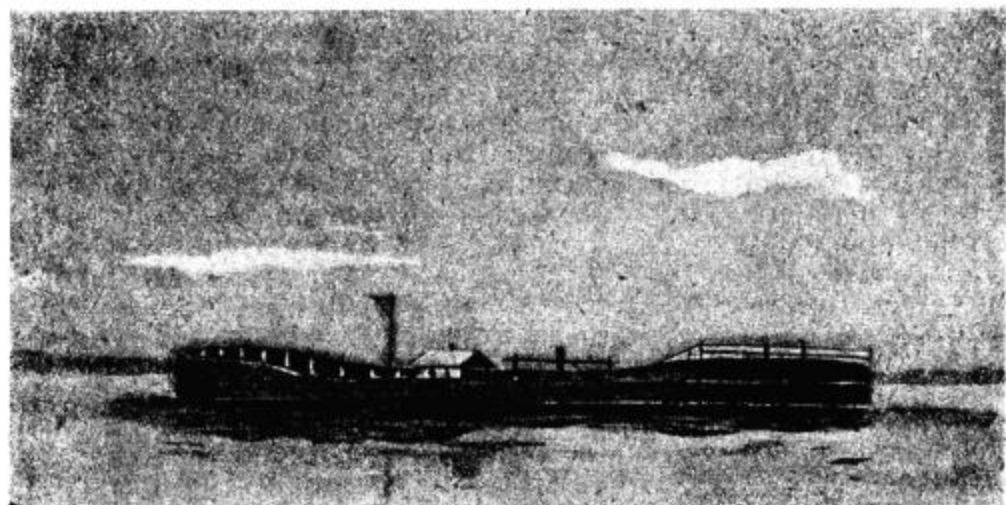


Рис. 52. Гусьяна.

Гусьяны строились на р. Оке (в верховьях и у Н.-Новгорода), а позднее, кроме того, на Унже и частью на Каме, ежегодно до 500 штук. Особенной известностью пользовались в начале орловские гусьяны. С постройкой Московско-Нижегородской железной дороги перевозка грузов на гусьянах, а в связи с этим и постройка их, значительно сократились, с развитием же на Оке пароходного движения и появлением баржей почти прекратились совсем, — в последнее предреволюционное время их строилось не более 70—80 шт. в год.

Обычные размеры гусьян в прежнее время (до начала XIX в.) были: длина по крыше $22\frac{1}{2}$ саж. (редко до 27 саж.) и по днищу 23 саж., ширина в середине 5 саж. и глубина 10—11 фут. Позднее размеры были значительно больше: длина до 30—40 и даже 45 саж., ширина до 7 саж., высота бортов до 7—8 четв. при грузоподъемности до 40—50 тыс. пуд. и даже больше, на осадке до 5 четв. Впрочем, в меженное время осадка не допускалась свыше 4 четв. и нагрузка понижалась до 32—30 тыс. пуд. и меньше.

Размеры полугусьян в прежнее время не превышали 14—15 саж. в длину и 4 саж. в ширину при грузоподъемности до 20 и даже больше тыс. пуд. Позднее и эти размеры были соответственно больше.

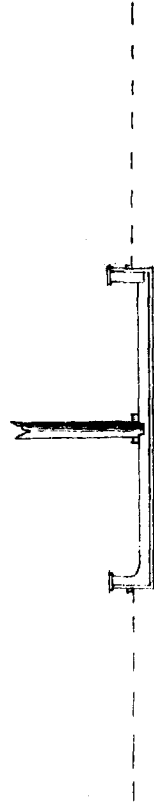
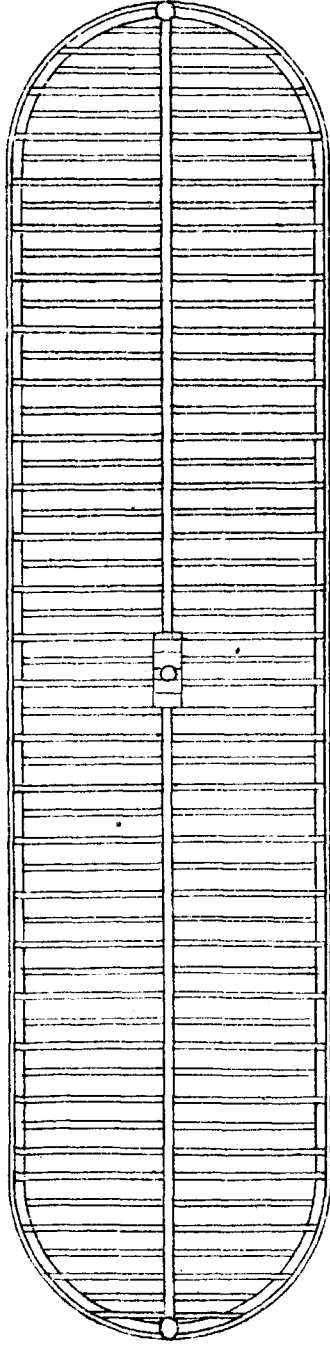
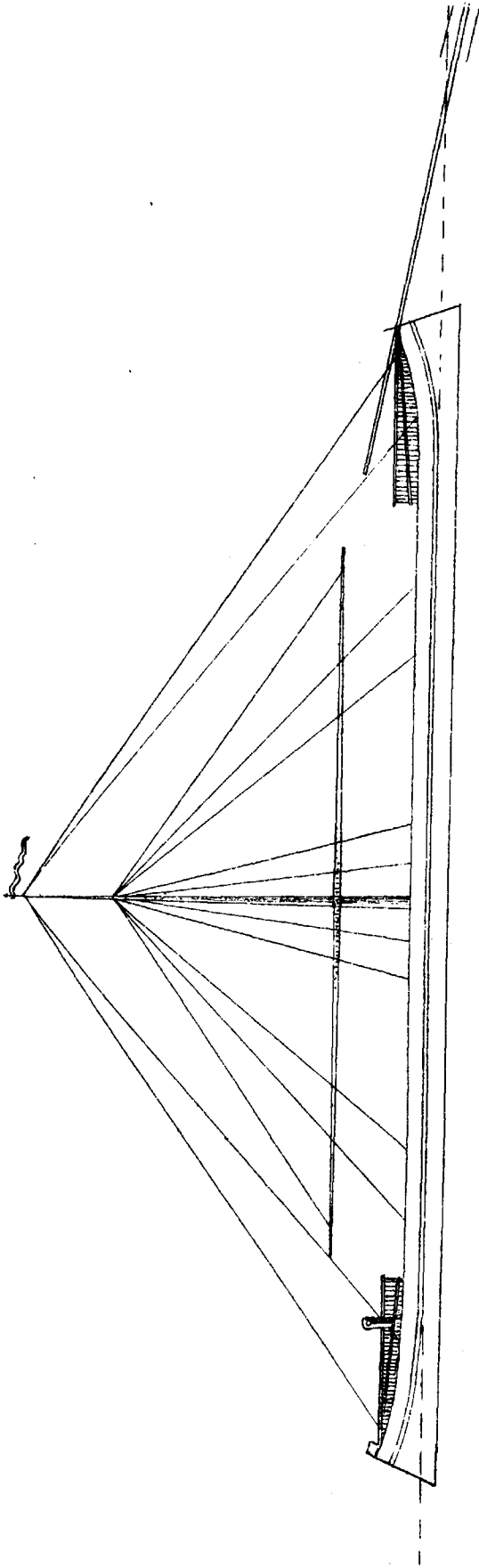
Борта гусян отвесные; штевни, для большей вместимости, наклонны (четв. на 4—5) во внутрь судна; носовая и кормовая части округляются или сводятся под очень тупым углом, при чем у крупных судов радиус этого угла достигает половины ширины судна; такова же бывает и самая длина носа и кормы от плеч до штевней. Таким образом, на гусяне в 40 саж. длины и в 7 ширины носовая и кормовая части будут всего по 3½ саж. каждая, а средняя часть 33 саж., т. е. иначе сказать: на протяжении $\frac{1}{6}$ своего протяжения борта гусян будут на одинаковых шпангоутах и параллельны друг другу,—это обстоятельство, вместе с широкими конечностями судна и уклоном внутрь его пыжей, с одной стороны, сильно увеличивает их вместимость и грузоподъемность, но, с другой стороны, делает их очень упористыми на ходу. Эта упористость и неповоротливость гусян таковы, что во время сильного ветра они в прежнее время, при ручной тяге, совсем не могли ходить и обыкновенно останавливались у берегов или в бухтах, пережидая непогоду. В целях некоторого уменьшения затруднений в ходу, штевни гусян, с увеличением их размеров, не редко стали делаться отвесными (см. рис. 52).

Лес на постройку гусян употребляется преимущественно еловый; днище делается в 2—2½ вершка толщиной; ошва, такая же толстая внизу, постепенно утончается кверху, доходя до 1½ вершка. В носу и корме на бортах делаются так называемые выноски, т. е. нарубки, увеличивающие их высоту аршина на 1½. Продольным креплением служат кильсоны (у больших гусян три) и двухрядный наружный бархоут—один ряд вверху, другой внизу бортов; поперечным—озды, толщиной в 5—6 верш., в количестве от 5 до 7 штук. Все скрепы делаются нагелями и железными гвоздями; днище и борта конопатятся смольной паклей. В носу устраивается небольшая двухскатная к бортам крыша (*шакша*) для помещения под ней рабочих и очага. В прежнее время сзади носового штевня обычно ставились „сопляки“, поднимавшиеся сзади бортов и шакши аршина на 1½, а к соплякам пристраивались огнива, 4—5 верш. толщиной, из коих нижнее крепилось гвоздями к бортам, а верхнее на самые сопляки. От концов нижнего огнива вдоль всех бортов проводился небольшой настил или ходовая площадка, а от верхнего огнива поруски. На крыше ставился шпиль и от 2 до 4 ухватов, проводимых концами до днища судна и укрепляемых здесь в гнездах на копанях. Последние делались в гусянах довольно тяжелыми: шириной в нижних частях (флортимберсах) до 8 верш., в верхних (топтимберсах) до 4 и толщиной до 5 верш. На середине судна ставилась большая мачта с райной для поднятия паруса (см. рис. 52)¹⁾; позднее, с прекращением хода бичевой и под парусами, на середине больших судов стали ставить небольшую казенку для водолива и рядом с ней небольшую мачту, обычно украшаемую вырезной флюгаркой—*репьем* и флагами.

Управлялись гусяны рулем, а мелкие гусянки потесями. Водоотлив производится лейками.

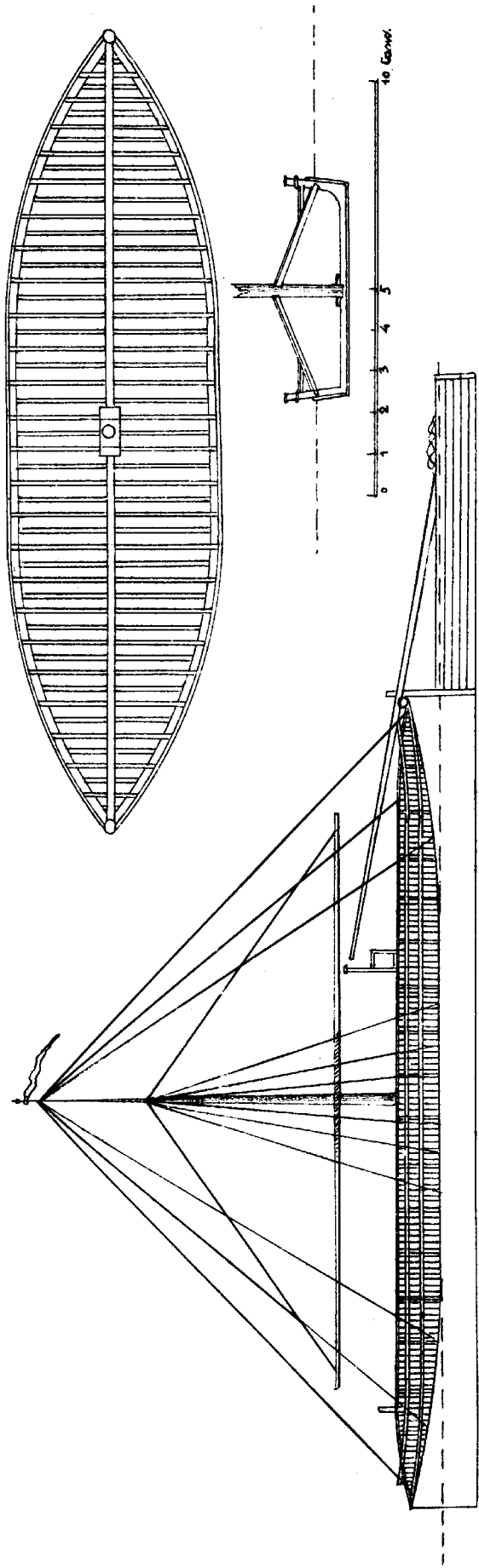
Судовое вооружение гусян было следующее: 1 становой четырехрогий якорь, весом в 25—30 пудов, 1 подпускной якорь, весом в 17—20 пудов, и 2—3 запасных якоря от 5 до 15 п. каждый; шейма станového якоря—пеньковая смольная, 30 саж. длины и 7—8 дюймов толщины в окружности; сука (буйреп) такой же длины и 5-ти дюймовой толщины; шейма и сука подпускного якоря

¹⁾ Рис. из стар. альбома.

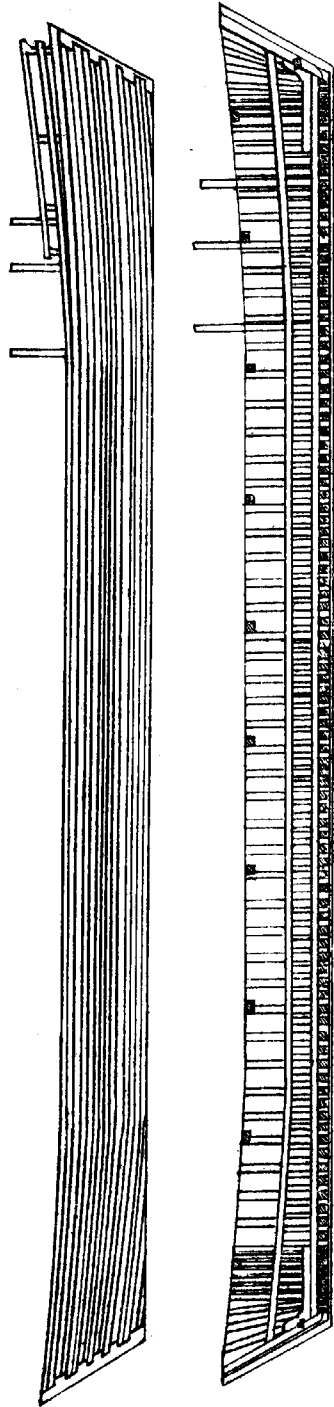


Plano 53. Typana

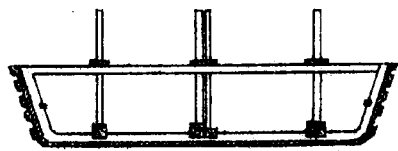




Сме. 55. Монумент



Сме. 57. Таранга





той же длины, но несколько тоньше; ходовых снастей бельных по 6 и более кругов, весом,—в зависимости от толщины, соразмеряемой с тяжестью судна и количеством рабочих или тяговых лошадей,—от 1½ до 6 пуд. каждый, и 1 запасный бельный косяк в 100 сажень длины и до 6 пуд. весом.

Рабочих на больших гусянах бывало, при ручной тяге, от 90 до 110 человек.

Стоимость судов обычных размеров колебалась в прежнее время от 400 до 1.200 руб. без припасов, позднее от 3.000 руб. до 6.000 руб., а больших—от 7.000 до 9.000 руб. и выше. Время службы судов,—вообще, слабых по своей постройке,—до 6 лет.

Близкими по типу к гусянам были грузовые суда *паромы* или *паромы*, сохраняющиеся донныне, и *гусяны-форменки* или *клязьминки*, ныне уже вышедшие из употребления.

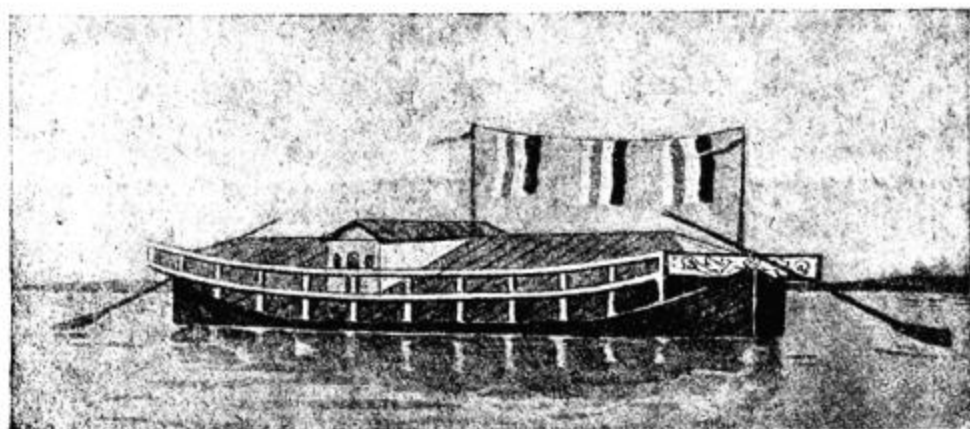


Рис. 54. Мокшан.

Паромы.

Паромы были небольшие, беспалубные, низкобортные суда, первоначально от 8 до 10 саж. длины, от 10 до 12 арш. ширины и от 1 до 1¼ арш. высоты, грузоподъемностью до 3.000 п.; позднее до 16 саж. длины и 4—5 саж. ширины, грузоподъемностью в 10—12 тыс. пуд. при осадке до 3 четв., плававшие преимущественно в окском бассейне, выходя иногда на Волгу не далее Н.-Новгорода, вообще же широко употребляющиеся донныне для переправ через реки. Кроме того, в прежнее время они служили отчасти паузками для гусян и с этой целью подчаливались к ним при движении конной тягой. Окские паромы строились главным образом в Елатье и на р. Гусь, а также в Кадоме и др. местах на р. Мокше.

Ходили паромы обычно на веслах, имея 8—10 человек рабочих и проплывая в день около 20 верст. Стоимость окских паромов определялась в свое время в 300—500 рублей.

Клязьминки.

Клязьминки, преимущественно плававшие по Оке, Цне, Тезе и Москве, были более крупными судами: от 20 до 28 саж. длины и от 4 до 5 саж. ширины, при высоте бортов до 6 четв. и грузоподъемности, на 6 четв. осадки, до 25 тыс. пуд. Отличались от обыкновенных барок более острым образованием носа, на кото-

ром устраивался навес, и неподалеку от него устанавливалась мачта, поддерживаемая обычно 4 „ложками“. Строились они из соснового и елового леса, служили до 6 лет и стоили от 400 до 800 руб. Шли, как и гусяны, преимущественно конной тягой и доходили до Владимира.

Мокшаны.

Мокшан или *моксиана*, судно происхождением с реки Мокши, до последнего времени, на ряду с гусянами, было одним из самых распространенных в окском бассейне (а также на р. Суре), служа главным образом для перевозки хлебных грузов до Рыбинска. Преимущественными местами постройки мокшан были гг. Кадом на Мокше и Елатьма на р. Оке.

Мокшаны строились довольно чисто и прочно, из елового и соснового леса, но на ряду с тем и довольно тяжело, „лесисто“. В течение долгого времени своего существования они несколько раз меняли не только свои размеры, постепенно увеличивая их подобно большинству волжских судов, но частью и свою конструкцию в некоторых деталях. Так, первоначально, когда размеры их на превышали 15—16 саж. длины и $6\frac{1}{2}$ —7 саж. ширины, мокшаны имели штевни, значительно уклоненные внутрь судна¹⁾. Позднее, с увеличением размеров судов и грузоподъемности, штевни их стали делаться прямыми, как и борта, при чем последние поднимались и несколько суживались к носу и корме, сводившимся под тупым углом, значительно ббльшим, чем в коломенках. Днище плотилось из еловых досок толщиной от 2 до 3 вершков. Размеры шпангоутов, располагаемых на одинаковых расстояниях один от другого на всем протяжении судов (с промежутками, приблизительно, в 14—15 дюймов), были обычно 8 × 10 дюймов; бортовая ошва, очень толстая, из сосновых досок, скреплялась, как и днище, сосновыми же нагелями, а в стыках железными гвоздями. По подвороту бортов снаружи клался черепной брус. Продольным креплением были кильсоны— первоначально один средний (до 12 дюймов толщины), а позднее и два боковых, и бархоты в 3—4 ряда—два средних, внутренний и внешний, и один верхний, внутренний, служивший и подбимсовым брусом. Пазы днища и ошвы конопатились пенькой и покрывались лостом, а затем смолились. Озд обыкновенно было 4, при чем две средние укладывались на расстоянии 3' одна от другой; между ними— льяло для отлива воды. Сверху устраивалась довольно высокая и очень плотная, обычно в два настила, нередко проложенных берестой, проконопаченная, залощенная и просмоленная крыша на два ската к бортам, вдоль которых настилалась ходовая площадка, ограждаемая перилами—порусками. Последние, расходясь к носу и корме на огнивах почти до ширины корпуса, образовывали носовой и кормовой балконы. В носовой и кормовой частях ставились по одному и по два наклонных шпиля, в бок от кильсона, и капитальные кнехты, а в палубе проделывалось от 4 до 6 грузовых люков, обыкновенно поровну на обеих половинах судна. Примерно по середине судна в крыше делалась довольно красивая и большая казенка в две комнаты; впереди казенки устанавливалась низкая мачта, сзади— *кресло* для лоцмана.

¹⁾ Богославский: „О купеческом судостроении в России речном и прибрежном“. Спб., 1859 г. Стр. 149.

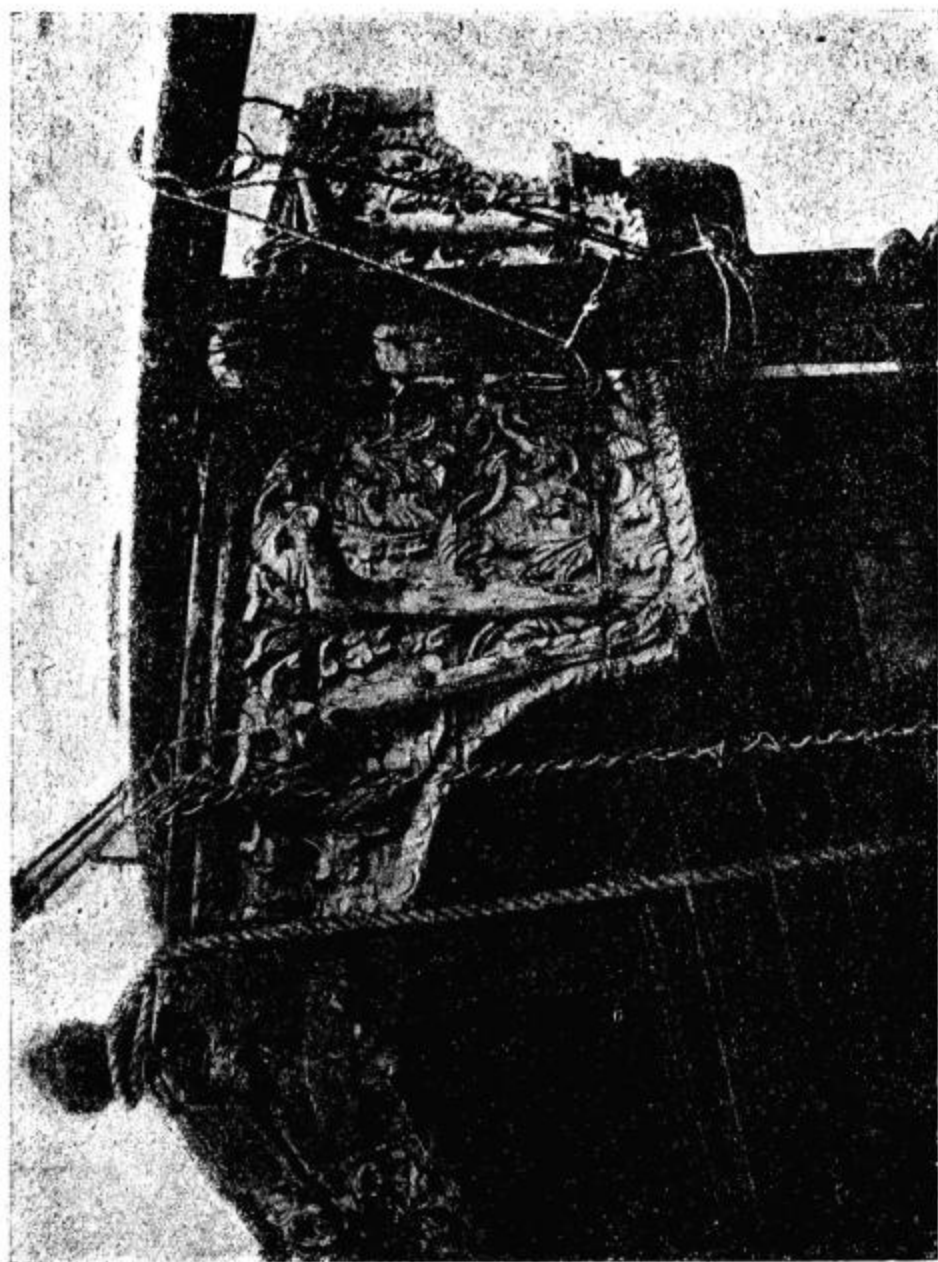


Рис. 56. Корва мокшана.

Управлялись мокшаны большими потесями (*поносными*) в 7—8 с. длины, укладываемыми на огнивах, как в корме, так и в носу (см. рис. 54).

Размеры мокшан были первоначально от 10 до 16 саж. в длину, от 3 до 5 слишком саж. в ширину и от 1 до $1\frac{1}{2}$ саж. в высоту, при грузоподъемности, на 7—8 четв. осадки, от 20 до 30 тыс. пуд.; в позднейшее время от 15 до 40 саж. в длину и от 5 до 7 саж. в ширину, при высоте бортов в миделе в 10—16 четв., а у штевной до 18—20 четв., при грузоподъемности от 10 до 54 тыс. и даже до 70 тыс. пуд. на осадке в 9—12 четв. Как можно видеть, грузовая

осадка мокшан очень велика по сравнению с высотой бортов судна, вследствие чего даже при небольшом волнении вода легко вливается на их крышу, почему последняя и делается крутой и возможно плотной.

Вооружение мокшан было очень сложное и большое, так как, идя с грузом хлеба, обыкновенно на Рыбинск, по р. р. Цне, Мокше и Оке, они употребляли „сплавные“ припасы (рысковые канаты и якоря), по Волге же, от Нижнего до Рыбинска, „ходовые“, т. е. необходимые для движения вверх, и паруса, для которых ставили в Нижнем большие мачты (см. рис. 55)¹⁾. Дабы не слишком загружать себя вооружением, мокшаны, дойдя в передний путь до Нижнего-Новгорода, оставляли здесь сплавной припас, а на обратном пути из Рыбинска вновь брали его, оставляя, наоборот, ходовые снасти и припасы до будущей весны.

Наконец, в целях украшения, на передних огнивах мокшан, а также на корме, на казенке, бортовых порусках и балконах, рисовались или вырезывались и затем красились в разные цвета (преимущественно белый, зеленый, голубой и красный) разные узоры или обозначались год постройки судна, фамилия его владельца и проч. (см. рис. 55); на передних плечах выписывались глаза или другие изображения; на тонкой снасти (легости), протягиваемой между двумя флагштоками—один на носу, другой у казенки или на мачте, поднимались шерстяные ленты и 3—4 довольно больших (6 × 6 арш.) разноцветных флага из шелковой или другой материи, оцениваемых в 300—400 руб., не редко с вышитыми на них пейзажами, птицами и пр., а на концах самих флагштоков прикреплялись разные фигуры, сделанные из дерева или железа, напр. рыба, конь или изображения Михаила-архангела с трубой, Георгия Победоносца на коне и т. д.

Средняя стоимость мокшан еще в середине XIX в. определялась от 230 до 430 руб.²⁾, позднее от 2.000 до 5.000 руб. Служили они первоначально только один сплав, после которого продавались на слом, в позднейшее время от 7 до 10 лет. Плавали по рекам Мокше, Оке, Москве, Цне, Суре и Волге, отправляясь преимущественно от г.г. Моршанска и Орла, почему и различались мокшаны моршанские и орловские.

Более мелкие суда типа мокшанов, поднимавшие от 3 до 10 тыс. пуд. хлебного груза, носили название *шиморянок* (от с. Шиморовского, где они, очевидно, впервые появились или преимущественно строились). Наконец, также мелкие и значительно более легкие однотипные суда, плававшие по р. Теше и теперь уже вышедшие из употребления, носили название *тешанок*.

Беляна — одно из самых интересных и оригинальных судов, плавающих в волжском бассейне употребляется исключительно для перевозки разных лесных материалов: тесу, дров, шпал, лык, рогож и проч.; двигается она только вниз по течению, самосплавом, почему в прежнее время ее и называли иногда, просто, *сплавное* (т. е. судно).

Беляны выделяются прежде всего своими размерами: длина их от 25 и 30 саж. до 45 и даже 50 (в среднем 35—40 саж.), ширина от 7 до 12 саж. (приблизительно до $\frac{1}{4}$ части длины), высота бортов

¹⁾ Рис из стар. альбома.

²⁾ Богославский: „О купеч. судостроении в России“, стр. 149.

от $5\frac{1}{2}$ до $7\frac{1}{2}$, максимум до 8 арш., при чем в обеих конечностях она еще увеличивается выносками, доходящими до 3 арш. вышины.

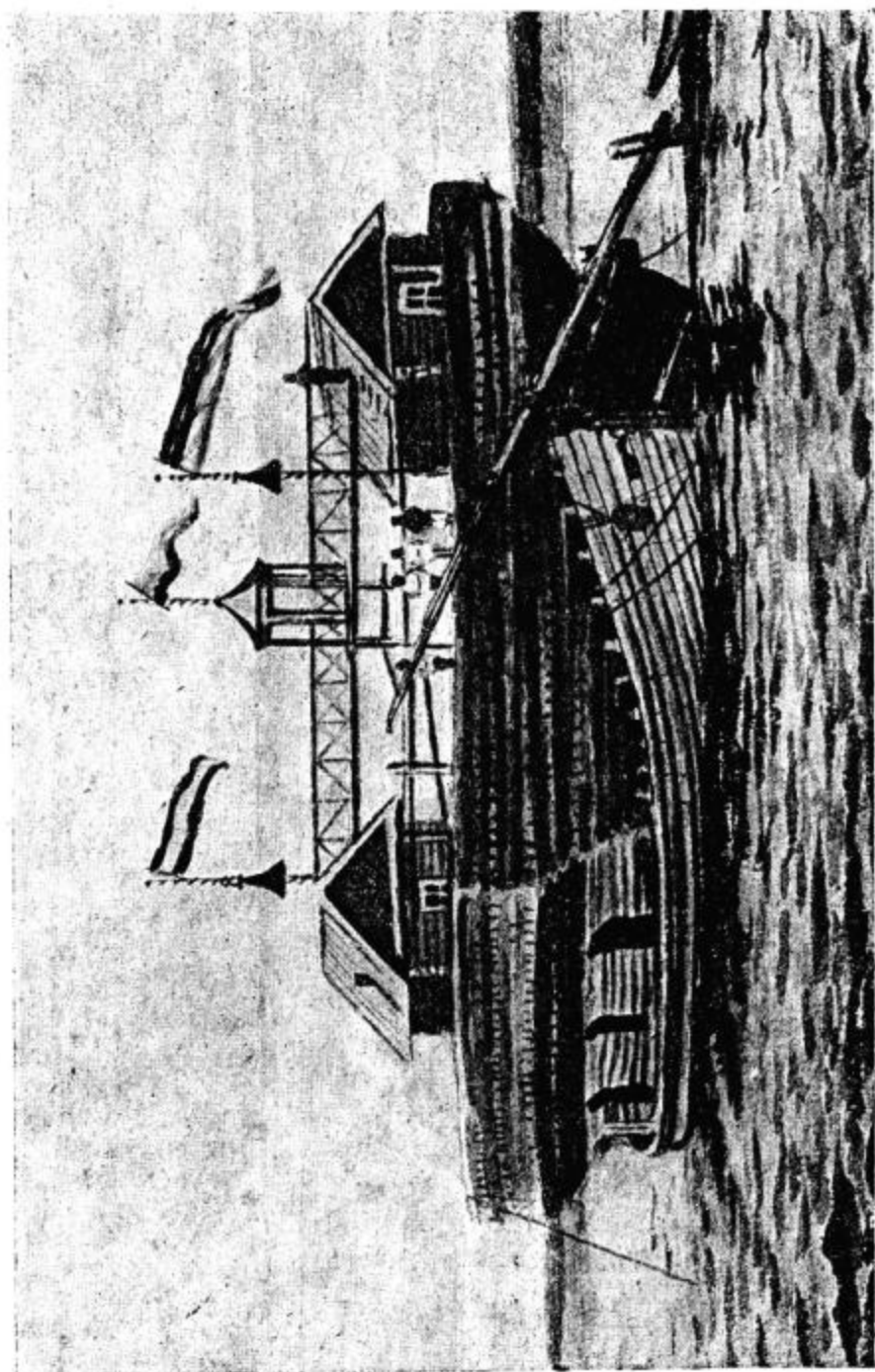


Рис. 58. Грузеная беляна.

Само собой разумеется, что такие гигантские размеры судов вырабатывались не сразу, и еще в середине XIX в. были значительно меньше, выражаясь в 16—30 саж. длины, 5—9 саж. ширины и $2\frac{1}{4}$ — $2\frac{3}{4}$ саж.

глубины ¹⁾. Еще больше беляны отличаются от других волжских судов своей грузоподъемностью и огромной осадкой. Цифры той и другой, в зависимости от размеров судов, таковы: малые беляны, при осадке в 15—16 четв., поднимают от 200 до 300 пятериков аршинных дров, весом в 100—150 тыс. пудов; беляны среднего размера, при осадке в 20 четв., поднимают 200—250 тыс. пудов груза; большие суда, на осадке в 25—27 четв., поднимают от 450 до 550 и даже до 800 тыс. пудов или 900—1.500 пятериков дров. Большие беляны своими размерами и грузоподъемностью не уступают морским линейным кораблям.

На постройку средней волжской беляны употребляется около 240 сосновых бревен (6—14 саж. длины и 6—7 верш. толщины) и до 200 еловых (8—15 саж. длины и 5—7 верш. толщины).

Самая конструкция белян, в связи с их величиной и назначением, имеет ряд отличий от других судов барочного типа, являясь первым шагом перехода к смешанному, барочно-лодочному типу. Так, штевни и борта их несколько наклонны в наружную сторону, отчего судно становится „развалистым“ (отклонение бортов колеблется от 12 до 20 верш. на сажень от вертикали в плечах и на 2—3 верш. больше в середине судна, обычно же бывает от 16 до 18 верш.); образование носа и кормы тупое, но не закругленное, как у многих др. видов барок, а заостренное; наконец, в целях уменьшения упористости судна на ходу, не редко допускается, в отступление от общего типа барок, небольшой подбор скул судна (см. рис. 57).

Плоское днище белян (без особого киля) строится из толстых еловых брусьев (от 2½ до 3½ и 4 верш. толщины), сосновые борта несколько тоньше (при чем как днище, так и борта, в прежнее время делались двойные); шпангоуты, 11 × 14 дюймов, с уклоном наружу, располагаются в середине судна на расстоянии 15—18 дюймов один от другого, а в носу и корме еще чаще. Продольное крепление состоит из 5 и более толстых кильсонов (приблизительно, как и шпангоуты, 11 × 14 дюйм.), при чем средний кильсон часто делается двойным, если не на всем протяжении, то по крайней мере в концах; в добавок к кильсонам кладутся толстые внутренние бархоты (размерами 9 × 14 дюймов) и внешние привальные брусья (около 5—8 вершков), называемые в белянах *порубьями* и набиваемые по 7—8 рядов. Поперечным креплением служат озды, от 3—5 и до 12 шт., состоящие обыкновенно из двух нетолстых бревен, врубаемых комлями (*в лапу*) в борта судна, с вершинами, накладываемыми на коне одна на другую и скрепляемыми шпигорьями. Расстояние между оздами в различных частях судна не одинаково: в средней трети от 2½—3½ и даже до 10 саж., в носу обычно 1 саж. для трех толстых озд, у которых располагаются ухваты, привязываемые к ним для большей устойчивости „сторожками“ (мочальными веревками).

Все составные части корпуса соединяются между собою крепкими зубьями и крепятся нагельными. В прежнее время в белянах не было ни одного железного гвоздя, но позднее, с увеличением размеров судов, все соединения и стыки, кроме днища, стали скрепляться болтами и железными гвоздями длиной в 8—9 вершков,—на всю большую беляну ныне употребляется от 75 до 100 пудов железа.

Швы днищевой и бортовой обшивки конопатятся мочалой и паклей (в две пряди) и покрываются лостом, прибываемым в прежнее время железными скобками, а позднее загнутыми машинными гвоздями, вбиваемыми с боку лоста.

¹⁾ Судох. дорожник Европ. России, ч. I, стр. СХХVI.

В носовой и кормовой частях устраиваются помещения для жилья рабочих и хранения припасов.

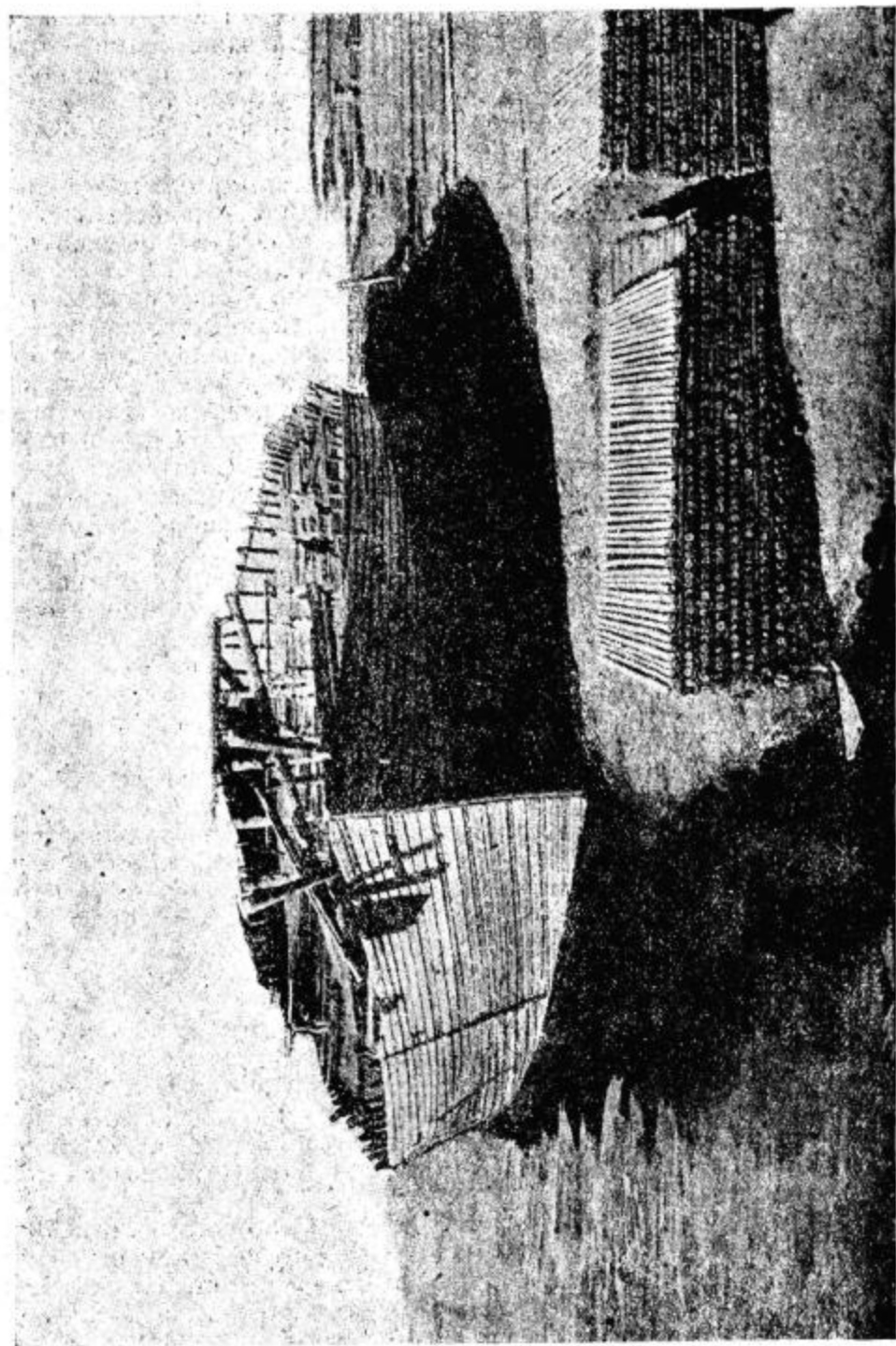


Рис. 59. Разгрузка белены.

Для направления якорных шейм, а в более позднее время—каната от громадного лота, при помощи которого управляется судно и регулируется его ход, в носу и корме устанавливаются на послед-

них шпангоутах по два пня, а для зачаливания якорей и лота устраиваются кнеки, располагаемые на белянах не по бокам, как на других судах, а около середины судна, и обыкновенно 6 (а иногда и до 12) ухватов—по два (четыре) на лот, становой якорь и запасный.

Отлив воды производится помпами, устанавливаемыми в носовой части судна в количестве 10—12 штук. Для стока воды в носовую часть, а также и для удобства движения судна с лотом, спускаемым с носа, последний загружается обыкновенно четверти на $2\frac{1}{2}$ — на 3 ниже кормы.

Очень оригинальна самая нагрузка белян, требующая большой опытности и сноровки, о которых старинная народная пословица говорила: „Разберу беляну одними руками, не соберешь беляны всеми городами“.

Грузимый в судно лес кладется на днище правильным прямоугольным штабелем, со многими пролетами для проветривания груза и удобства при заделке течи в днище судна. Груз не касается бортов, которые остаются таким образом открытыми в тех же целях удобства ремонта судна в пути, а также для избежания давления от тяжелого груза. В предупреждение же внешнего давления на борта воды, в промежутках между бортами и грузом (так называемых *закоренках*) ставят с каждой стороны на клиньях по несколько упоров, которые во время плавания, при осадке леса от высыхания, частью вынимаются или заменяются другими, иных размеров. По выводе груза выше бортов (примерно на 1 аршин) площадь его расширяют, выходя постепенно за борта и образуя так называемые *ростуски* или *разносы* (свесы), располагаемые (на толстых бревнах, называемых *разносными брусьями*), в целях равновесия, совершенно симметрично на ту и другую сторону и выступающие в вершине сажени на две и больше с каждой стороны, так что ширина судна по верху достигает иногда 13—14 сажен.

Ростуски укладываются, — так же, как и основание груза, — с пролетами, сужающимися кверху на подобие сводов и устраиваемыми в тех же целях проветривания товара и предупреждения плесени. Количеством этих верхних пролетов не редко определяется приблизительная величина судна, — говорят: беляна о трех, о четырех пролетах и т. д. Очень крупные суда, более чем с четырьмя пролетами, строятся только на Волге и Каме.

На верхней площади беляны ставятся обычно 2—4 вдроба (ворота) для поднятия якорей из воды и регулирования лотовых косяков (канатов), а ближе к корме устраиваются небольшие и обыкновенно двойные казенки (приблизительно 10 × 10 арш.), устанавливаемые, опять-таки в целях равновесия, или по середине судна, или чаще—по одной у того и другого борта; в последнем случае между крышами казенок перекидывается досчатый мостик, на середине которого прилаживается небольшая будка (в роде штурвальной рубки) для лоцмана (см. рис. 58).

До введения в употребление лота (что произошло в 70-х гг. XIX стол.) на белянах устраивались весла (от 10 до 20 шт., длиной в 3 саж.) и паруса (рогожные), для которых ставилась большая мачта, а для управления судном делался руль, подвешиваемый к корме, и две потеси на носу. В опасных местах заводился рысковый якорь или же судно „растуривалось“ вниз кормой и спускало с носа на канате двухрогий якорь, который заменял в известной степени лот. — Рабочих в то время было на беляне от 15 до 35 человек, а потом, с увеличением размеров судов, от 60 до 80 человек.

С введением лота сплав белян значительно упростился: они стали делаться гораздо больше и грузиться выше и шире,— естественная сила движения вниз по течению реки от этого значительно увеличилась, так что в веслах и парусах уже не стало нужды, а руль и потеси фактически заменились лотами: с носа судна спускается один большой лот, весом от 250 до 300 пудов ¹⁾, а на особенно крупных белянах даже 2 лота — большой и малый (на 180—200 пуд.), и судно спокойно двигается самосплавом, вперед кормой. Чтобы при этом не мешал движению руль, сваливаясь на ту или другую сторону, его обыкновенно держат в необходимом положении при помощи *пятных* снастей, проводимых в обе стороны от низа руля на борта, а во избежание поломки руля и на случай обрыва пятных защищают его так называемыми *ножницами* — двумя длинными неподвижными бревнами, выпускаемыми аршина на 2—2½ за борт по ту и другую сторону кормового штевня под острым углом, в виде раскрытых ножниц, в сделанные в бортах судна отверстия на высоте, примерно, до 1 сажени от грузовой ватер-линии. На больших судах ножницы делаются двойные — из двух пар бревен, располагаемых верхняя пара на бортах судна и другая аршина на два ниже. Для большей прочности выпускаемые концы ножниц связываются поперечной перекладной, арш. в 3 длины и 9—12 верш. толщины.

Кроме лотов, вооружение белян составляют: становой и подпускной якоря, весом от 100 до 120 и даже 140 пудов, 2 якоря запасных на случай потери или порчи первых и также 2 или 3 сравнительно небольших якорей рысковых, по 20—30 и до 40 пудов,— в большинстве случаев якоря двурогие. Снасти (шеймы) станowego якоря дюймов 18—20 в окружности, длиной от 50 до 60 саж.; 3 лотовых косяка, 6—7 дюймов толщины, по 100 саж. длины, и 2—3 таких же косяка запасных. Общий вес снастей волжской беляны средней величины достигал до 420 пудов смольных пеньковых канатов и до 750 пуд. канатов мочальных.

Беляны—суда старинные, ведущие свое происхождение от древних насадов (каковым именем они иногда и назывались).

Тип их вырабатывался в течение долгого времени, постепенно совершенствуясь и увеличиваясь по размерам и грузоподъемности, которая еще в 70—80 гг. XIX в. была всего от 16 до 30 саж. длины, от 5 до 9 саж. ширины и от 16 до 20 фут. глубины, при осадке с полным грузом от 4 до 5½ арш. и подъемной силе от 100 до 150 тыс. пудов.

Но особенного расцвета их строительство достигло с развитием пароходства—в 60-х и начале 70-х гг. XIX века, когда на Волге плавало до 500 пароходов, работавших на дровах. С переходом пароходства на нефть сразу же сократился спрос на дрова, и в конце XIX века белян строилось уже не больше 150 штук ежегодно.

Стоимость белян в середине XVIII века (50-е гг.) выражалась всего в 200—300 руб., в 30-х гг. XIX в. была от 1.000 до 2.500 р. ²⁾, а в конце XIX века колебалась от 550 до 4.000 рублей, выражаясь в среднем около 1.900—2.000 р.

¹⁾ В целях большего удобства лот делали иногда разборным—из нескольких соединяемых между собой частей.

²⁾ Штукенберг („Энциклоп. Лексикон“ Плюшара).

Служат беляны одну путину и в низовьях Волги продаются вместе со своим грузом, идя на разные постройки и на дрова (см. рис. 59). Однако, так было не всегда: в прежнее время суда, особенно небольшие по размерам, возвращались из Астрахани, обыкновенно с рыбой. Кроме того, до постройки Волго-Донской железной дороги, когда главный низовой лесной рынок был в пос. Дубовке, откуда значительная часть сплавляемых по Волге лесоматериалов передавалась на Дон гужем, туда перевозились в разобранном виде и беляны (средних и малых размеров), вновь собиравшиеся на Дону и доставлявшие свой груз в низовья Дона.

Главными местами постройки белян являются в последнее время Ветлуга, Кама, Белая и Вятка, т. е. наиболее лесистые районы Поволжья, первоначальным же местом их возникновения была, повидимому, р. Белая, от которой они, думается нам, получили и свое название. Между прочим, все исследователи этого названия (Даль, Штукенберг, Боярский и др.) производят его от слова „белый“, имея в виду, что беляны сами по себе „белые, несмоленные“¹⁾ и, „перевозя преимущественно только лесной товар, остаются чистыми и издали вид имеют совершенно белых судов“²⁾. Но на Волге плавало и до сих пор плавает немало и других несмоленных судов, таких же белых, как беляны, и не редко груженных также лесоматериалами; однако к ним не применялось это название, и мы, с своей стороны, полагаем, что последнее правильнее связывать с именем реки, по которой первоначально плавали эти суда, подобно целому ряду отмеченных выше других названий судов, особенно барочного типа.

Огромная грузоподъемность белян, при простоте и примитивности постройки, естественно, не могли не обратить на себя внимания волгарей, и мы видим, что этот тип судов получает широкое распространение при перевозке разных тяжелых грузов, претерпевая некоторые изменения в деталях своей конструкции применительно к роду перевозимых товаров или условиям перевозки и нередко получая при этом и иные названия. Из таких изменений, как наиболее интересные, можно указать пять, представлявших определенное развитие одного и того же типа,—это: 1) *камские* или *пермские ладьи*, 2) также камские *межеумки*, 3) *бархаты* или *бархоты* 4) *паузки* и 5) *подчалки*.

Ладьи. *Камские* или *пермские ладьи*, употреблявшиеся для перевозки соли с Камы, являлись интересной попыткой использовать тип белян не только для сплавного, но и для „верхового“ плавания—*против* течения. В связи с этим история развития их была совершенно противоположна истории развития самих белян. В то время, как последние с течением времени, все увеличивались в своих размерах, пермские ладьи, наоборот, уменьшались, так как проводить против течения громоздкие и слишком тяжелые суда; при отсутствии механических двигателей, было чрезвычайно затруднительно. В виду этого ладьи, достигавшие первоначально до 35 и даже до 40 саж., позднее стали строиться только в 33 саж. длины и до 10 саж. ширины. грузоподъемностью, на осадке в 11 фут., до 110.000 пудов, позднее же не превышали обычно 30 саж. в длину, 7 саж. 2 арш. в ширину и 3 арш. в вышину, поднимая от 65 до 75 тыс. пуд. на осадке не свыше 10—11 четв. С введением конных

1) Даль: „Слов. жив. великор. яз.“, т. I, стр. 156.

2) Боярский: „Основн. условия для постройки речн. судов“, стр. 72.

машин размер судов вновь начал увеличиваться (в особенности в вышину), доходя сажен до 33 в длину и до 8—8²/₃ в ширину, при высоте бортов до 15—17 четв. и грузоподъемности, на осадке в 9¹/₂—10 четв., до 80 и даже 90 тыс. пудов.

Первоначально ладьи почти совсем не отличались от белян, кроме несколько большей „развалистости“ бортов и, наоборот, меньшего уклона штевней; кроме того, они почти всегда были крытыми (см. рис. 59) ¹⁾.

Позднее отличия их от белян состояли в том, что, при наклонных наружу бортах и носовом штевне, они имели отвесный ахтерштевень, не имели выносок в носу и корме и были большею частью крытыми плоской пологой крышей на два ската, обычно несколько не доходившей до штевней и устраиваемой в два теса с прокладкою скалы. По краям крыши, у бортов, настилалась ходовая площадка, обнесенная поручками. Днище и борта делались очень толстыми из грубых досок „топорной“ работы, конопатились паклей и

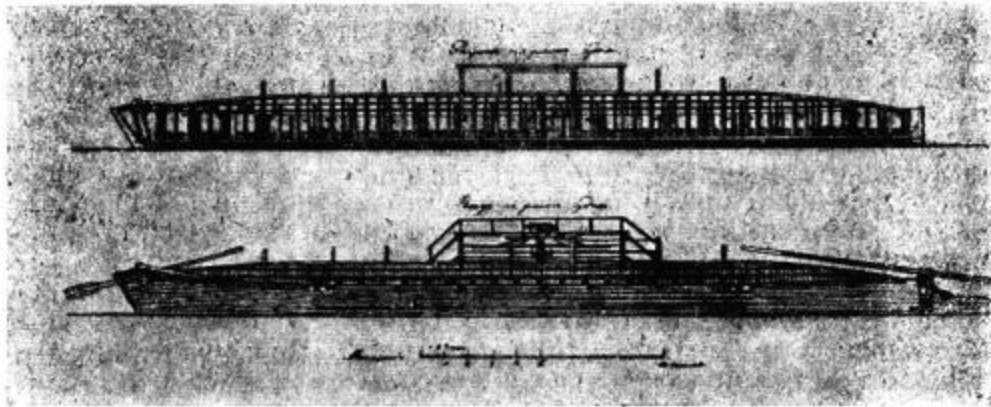


Рис. 61. Камская ладья позднейшего времени.

мочалом и затем залащивались узкой дранью. На крыше обычно не было ни мачт, ни каких-либо других сооружений. Только на так называемой караванной ладье, на которой плыл приказчик каравана, делалась небольшая казенка и беседка, крытая тентом, а также ставилась небольшая раскрашенная мачта, с флюгером наверху.

Управлялись ладьи рулем на корме, огромных размеров — до 8 саж. длины, с „губой“ до 5 саж., и „поносом“ на носу. Кроме того, управлению помогали гребки — весла, которых бывало по 20 штук на каждой стороне судна (см. рис. 61).

Вооружение ладей состояло при ходе по Каме из станового 4-рогого якоря, в 60—70 пудов весом, подпускного якоря, пудов в 30—40, 3-х запасных якорей, от 10 до 25 пудов каждый, пеньковых шейм и сук, по 50 саж. длины, и из запасного косяка 100 саж. длины и 6—7 дюймов толщины; при движении вверх по р. Волге, к этому прибавлялись: ходовые якоря, весом по 70—80 пудов, ходовые пеньковые косяки (*подачи*), толщиной в 1¹/₂—2 дюйма в диаметре, каждый по 100 саж. длины и по 100 пудов весом, сращиваемые при завозе по 4—5 штук (в более ранние годы были мочальные косяки,

¹⁾ Рис. из стар. альбома.

до 400 сажен длины и от 6 до 7 верш. в окружности), завозни (3) для завоза якорей и 1 легкий шитик или косная для подачи в случае нужды запасного косяка.

Служили ладьи одну путину и строились поэтому (в с. Усолье, в верховьях р. Камы), вообще, довольно грубо,—большую частью из круглого, кое-как обтесанного соснового или елового леса, позднее из топорных досок,—обычно в довольно ограниченном количестве, не превышавшем 50—60 штук в год. С введением коноводных машин они покупались иногда в Рыбинске на коноводки, служа еще одну—две навигации.

Стоимость ладей в начале XVIII в. была не выше 75 руб., во второй половине столетия доходила до 250 руб.: в 1800 году ладья в 30 саж. длины стоила в Новоусолье от 450 до 500 руб., при чем в Дедюхине она обходилась в 716 руб. (из них 450 руб. за постройку судна, 120 руб. за разный припас: скобы, гвозди, конопать, и 146 руб. за доставку судна с места постройки). В 30-х годах XIX в. стоимость ладьи поднялась до нескольких тысяч рублей ¹⁾.

Межеумки. Ладьи несколько меньших размеров носили название *межеумок* или, как произносилось в старое время, *межу-умок*. В сущности этот термин применялся в прежнее время к разным судам, занимавшим или по своим размерам, или по деталям конструкции переходную, промежуточную ступень между несколькими однотипными судами. В дальнейшем изложении мы еще не раз встретимся с ним. В рассматриваемый период он появился впервые—в применении к ладьям размерами 24—28 саж. по днищу в длину (*малые и большие межеумки*), 6 саж.—6 саж. 1 арш. по корме и 6 саж. 2 верш.—6 саж. 2 арш. по носу в ширину и 3 арш. 10 верш.—4 арш. (с „подборным брусом“) в глубину, а позднее не свыше 26 саж. в длину, 5½—6 саж. в ширину и 2½ арш. в глубину. Поднимали межеумки до 60—65 (и даже 70) тыс. пудов и плавали по Каме и Волге, обычно с солью, имея при сплаве вниз до 80 слишком, а на больших судах и до 100 человек рабочих, при ходе же по Волге от 170 до 200 человек. В более позднее время, при следовании межеумков за коноводными машинами, число рабочих сократилось до 40 человек. Потеси на межеумках бывали до 7 саж. длины; якоря весом до 30 пудов; косяки, как и на больших ладьях, в 400 саж. длины.

В 1798—1800 гг. стоимость 28-саженной межеумки с полной оснасткой выражалась в 460 рублей, 24-саженной—в 382 руб. (из них за постройку 240 руб., припасов на 37 руб. и за доставку с плотбища к месту погрузки 60 руб.). Большие межеумки очень мало отличались от ладей и часто совершенно смешивались с ними, вплоть до объединения самих названий судов: „ладья или межеумок“.

Бархоты (бархаты). *Бархоты* (или *бархаты*) являлись еще меньшими судами типа белян и в то же время представляли дальнейшее отклонение к ладийному типу в виде некоторого подбора скул, приближаясь, таким образом, к древним каюкам, почему и назывались нередко то малыми белянами, то камскими каюками (см. рис. 62). Они были от 18 до 22 сажен, а позднее даже до 28 саж. длины, от 4 до 5 и даже до 7 саж. ширины и от 11 до 14 четв. глубины, грузоподъемностью в 28—30 и до 35, а позднее

¹⁾ Штукенберг („Энцикл. Лексикон“ Плюшара) и др.

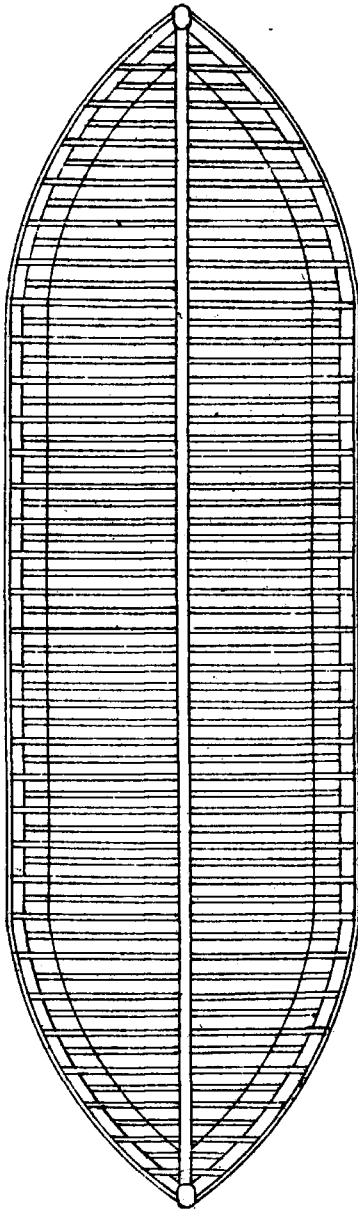
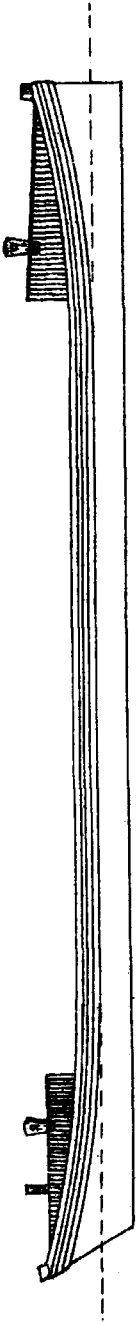


Fig. 62. *Boat*



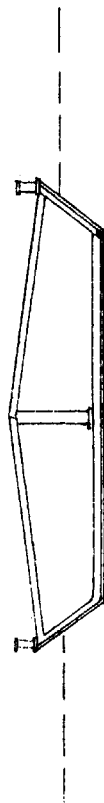
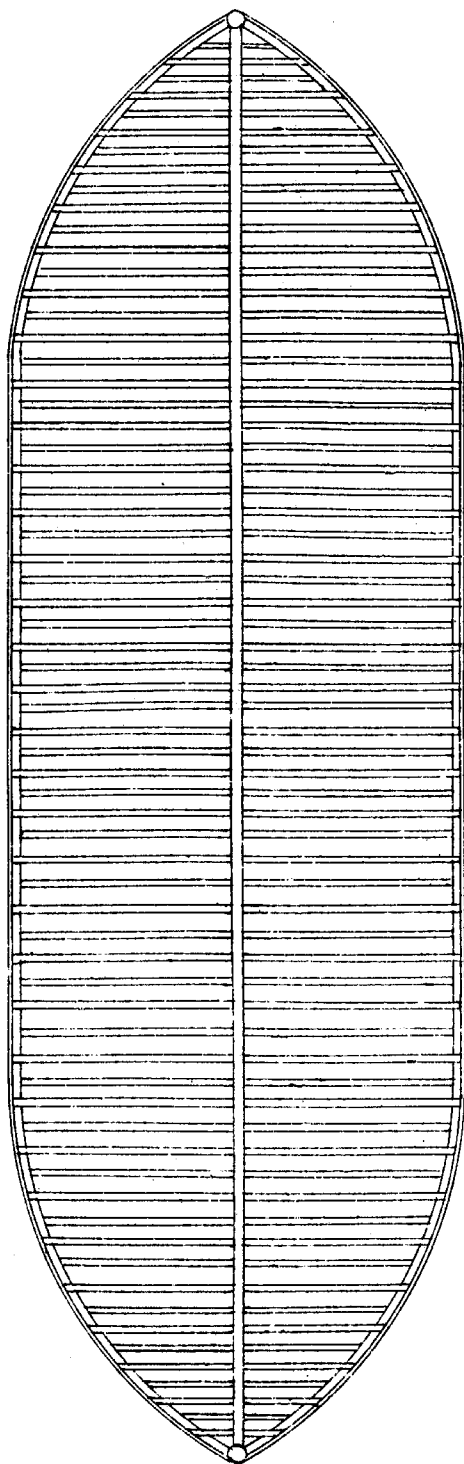
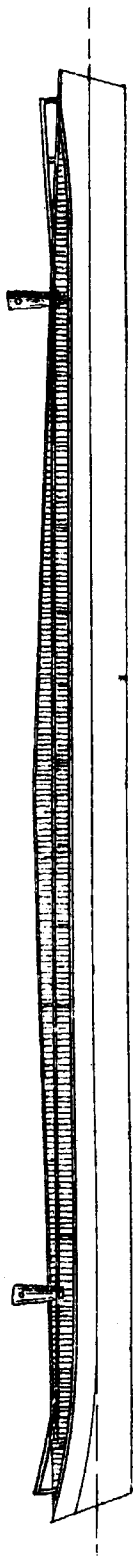


Fig. 60. Канонерская лодка



как и межеумки, даже до 60 тыс. пудов на осадке до 8 четв. Употреблялись бархоты главным образом на р.р. Каме и Лузе для перевозки соли, леса, хлеба и др. товаров, имея на себе до 60 чел. рабочих.—Совершенно снаряженный 21-саженный бархот обходился на Каме в 1798 г. в 360 руб., в 1800 г. в 401 р., (из коих 225 руб. была стоимость собственно постройки, 85 руб. стоимость припаса и 91 руб. доставка с места постройки верст за 150—250). В середине XIX в. стоимость бархота выражалась от 800 до 1.900 руб.

В Рыбинске и, вообще, на верхней Волге изредка заходившие туда бархоты назывались *полуладейниками*.

В более позднее время появились малые бархоты или *полубархоты*, не превышавшие 9—10 саж. в длину.

Паузки.

Паузки или *навозки*—совсем небольшие суда того же общего типа, но совершенно плоскодонные и низкобортные, о характере и назначении которых мы уже говорили выше. Размеры их на Волге в рассматриваемый период были: от 6 до 12 саж. в длину, от 2 до 4 саж. в ширину и от 1 до 2 саж. в глубину; грузоподъемность от 5.000 до 7.000 пуд. Паузки на Оке и других мелководных реках были значительно меньше и по размерам, и по подъемной силе, которая колебалась от 100 до 3.000 пуд.

Подчалки.

Наконец, также близкими к типу белян судами, по крайней мере в начале своей истории, были так называемые *подчалки*, получившие свое название от того, что они обычно подчаливались к белянам по несколько штук, забирая на себя небольшие остатки груза, не помещавшегося на самое беляну, и служа последней в качестве паузков. Местами (особенно на Волге) их и называли малыми белянами. Это были тяжелые и неуклюжие суда из „топорного“ лесу, возникшие и наиболее сохранившие свой первоначальный тип на р. Белой и притоках ее Уфе и Таныпе, откуда на них перевозились в волжские низовые города и в Рыбинск лесные изделия и хлебный товар. Все отличия бельских подчалков от камских ладей заключались в том, что они имели „выноски“ аршина на два в носу и корме и тупые, а нередко даже закругленные, образования конечностей; кроме того, при перевозке хлебных грузов на подчалках устраивалась временная крыша. Размеры бельских подчалков первоначально, пока они ходили за белянами, были сравнительно небольшие: сажень 15 длины, 4 ширины и четв. 12—15 глубины (высоты бортов); потом, когда суда пошли за коноводными машинами, размер и мощность которых увеличивались с каждым годом, и размеры подчалков очень возросли, доходя до 25—32 саж. длины, $6\frac{1}{2}$ —7 саж. ширины и 15—20 четв. глубины по линии бортов, при чем высота последних в носу и корме увеличивалась до 22—28 четв. Грузоподъемность судов колебалась в разное время, в зависимости от их размеров, от 10—15 до 60 и даже 80—90 тыс. пудов.

Самая постройка была довольно слабая и очень грубая, имея в виду, что суда строились большею частью на одну путину, в лучшем же случае на две—до Рыбинска или Нижнего-Новгорода, с хлебом, и отсюда в низовые города, с лесом, где и продавались на слом. Число кильсонов было не более 3-х, бархоутов обыкновенно 4; строительный материал брался без всякого разбора: неотесанные бревна и неоструганные доски разных пород и размеров.—Железный гвоздь почти не употреблялся совсем, за исключением штевней и некоторых других мест и то в минимальном количестве.

Конопатились суда большею частью мочалом и никогда не смолились и не красились.

На Волге суда типа подчалков стали строиться поздней, по появлении коноводных машин (за которыми они и пошли) и с несколько измененной против бельских конструкцией, приближавшей их к общему типу барок: борта волжских подчалков были отвесные, штевни также или даже наклонные внутрь, как у гусян, и постоянная тесовая крыша в два ряда и не редко с прокладкою скалы, сшиваемой лыком в небольшие полотнища в 2—3 аршина в длину и до 1 арш. в ширину. Последнее приспособление делалось в целях большей охраны перевозимых грузов (главным образом хлебных) от сырости. Как и у бельских подчалков, нос и корма судов были закруглены, днище плоское, но постройка судов была довольно чистая и прочная: лес употреблялся сосновый и еловый, продольным креплением служили кильсоны, сшиваемые болтами, и бархоуты—обычно по 5 рядов снаружи и внутри, поперечным креплением были озды и бимсы. Днище крепилось нагелями, борта железными гвоздями; и дно, и борта конопатились смольною паклей. По размерам волжские и, вообще, более, поздние по своему происхождению подчалки разделялись на два разряда: большие, доходившие в длину до 42 саж., в ширину до 8 саж. и поднимавшие, на осадке 3-х аршин, до 110 тыс. пудов (самые крупные после бельян грузовые суда рассматриваемого периода) и малые—длиной в 20 саж. и шириной в 4 саж., поднимавшие, на осадке 2 арш., до 35 тыс. пудов (см. рис. 63).

Волжские подчалки были суда многолетние, служившие по 10—12 лет. Главные места их постройки были около г. Балахны и Городца Нижегородской губ.

Судовое вооружение подчалков всех разновидностей состояло главным образом из двух якорей—станового, весом в 60—70 пудов, и подпускового, в 35—40 пудов, 2—3-х запасных якорей, по 7—15 пудов, и необходимых снастей, толщиной—для шейки станового якоря в 8—10 дюймов и (позднее) для лота в 5—6 дюймов. Снасти бельских подчалков были большею частью мочальные.

Рабочих на подчалках во время их сплава было по 20—30 человек. Стоимость судов в свое время выражалась от 2.000 до 3.000 рублей.

Унжани. Следующим шагом по пути создания более совершенного судна, комбинированного из двух основных—барочного и лодочного типа, были *унжакки* или *унжанки*, получившие свое название от р. Унжи, где они впервые появились. Это были суда, имевшие первоначально на Волге от 26 до 29 саж. длины, 18—20 арш. ширины и всего от 18 до 24 верш. глубины, грузоподъемностью, при осадке на 12—16 верш., от 18 до 27 тыс. пудов груза, а на Москве-реке, при осадке не свыше 6½ верш., от 9 до 15 тыс. пудов ¹⁾. Позднее (в зависимости от ширины шлюзов, по системе которых суда начали плавать до Петербурга) размеры их установились иные, а именно: длина в 18—22 саж., ширина в 4—4½ саж., высота бортов до 12 четвертей, грузоподъемность от 18 до 22 тыс. пудов при осадке от 6½ до 8 четв. В них перевозились главным образом хлебные и лесные грузы от Рыбинска до Петербурга и соль и металлы в Москву, при чем чаще всего суда уже не возвращались обратно, а продавались в местах назначения груза на слом. Впрочем, необходимо отметить,

¹⁾ Штукенберг („Энцикл. Лексикон“ Плюшара).

что так делалось не со всеми унжаками, которые, по тщательности и прочности постройки разделялись на две группы—более слабой и примитивной или, как говорят, „серой“ конструкции, которые и служили одну путину, и более совершенной или „чистой“ служившие от 3 до 6 и даже до 7 лет. „Чистые“ унжаки обычно отличались и более значительными размерами, и большим совершенством форм (в виду чего они относятся исследователями уже к судам *лодочного типа*), и большей тщательностью и прочностью постройки, в частности количеством употребляемого железа, которого расходуется на них до 25 пудов и больше, в то время как на „серые“ — от 15 до 20 пудов.

Форштевень унжаков — с уклоном во внешнюю сторону и иногда с загибом верхнего конца обратно к судну, образуя выпуклую линию; ахтерштевень и борта отвесные; днище — из трехдюймовых еловых досок, с небольшим подъемом к носу и корме и с несколько выдающейся лыжной; бортовая (сосновая) обшивка в 2 дюйма, при этом переходная от днища к бортам доска делается желобом; днище и борта конопатятся пенькой, а иногда мхом, и затем достаются; шпангоуты 8—9 дюймов, расположенные на расстоянии 6—8 дюймов друг от друга, с уменьшением этих расстояний к носу и корме и расположением здесь топтимберсов в форме веера для лучшего укрепления судна на случай удара. При этом в носу топтимберсам придается выпуклая форма, а в корме, наоборот, несколько вогнутая, чем определяются и соответственные формы носа и кормы. Наряду с выпуклостью носа и усеченной формой кормы особенностью унжаков, выгодно отличающей их от простых барок и полубарок, является отмеченный выше подъем днища к носу и корме и образующийся от этого некоторый подбор скул, уменьшающий упористость судов на ходу (см. рис. 64).

Продольным креплением судов служат кильсон и бархоуты, число которых колеблется от 3-х (два верхних, —внутренний и внешний, —и один средний, —внутренний) на судах „серой“ конструкции и до 4-х на „чистых“ унжаках. Поперечное крепление — бимсы, от 5 (на серых) до 7 (на чистых) штук, соединяемых со шпангоутом гвоздями и ершами ¹⁾; на чистых унжаках, кроме того, ставятся кницы, концы которых отклоняются от бортов в разные стороны, образуя нечто вроде диагонального бортового крепления.

¹⁾ Железные гвозди с незначительным утолщением в середине своей длины и несколькими насечками для большей прочности крепления.

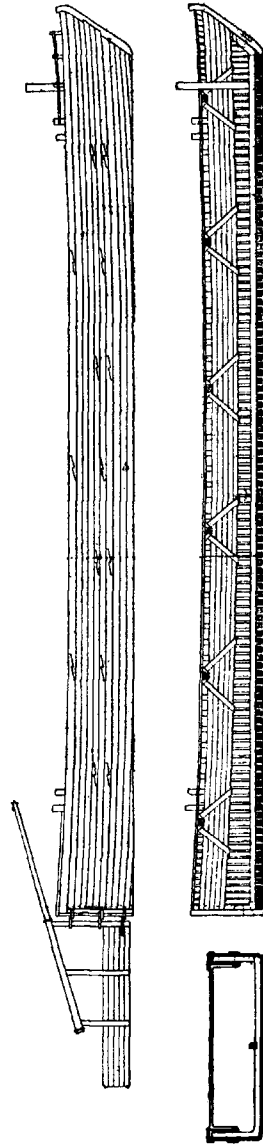


Рис. 64. Унжак.

Палуба устраивается только в носу и корме (собственно *шакиш*), но, смотря по перевозимому на судне грузу, иногда делается временная крыша или навесы из роужи; по верху у бортов кладется узкая ходовая площадка, а на носовой палубе устраивается небольшой балкон, носящий название *кресал*. В прежнее время, в целях лучшего обозрения пути, балкон поднимался иногда на значительную высоту над палубой судна (см. рис. 65).

Управляются унжаки рулем, который делается сравнительно очень значительных размеров (свыше 3 саж. длины); для крепления канатов имеется 8 кнехт, по две пары по бокам носа и кормы. Отлив воды производится помощью леек, качающихся на веревке, которая прикрепляется к треножнику; стоящему на дне судна.

Унжаки двигаются, преимущественно бичевой за другими, „ходовыми“ судами, в виду чего собственный экипаж судна состоит обыкновенно из лоцмана и всего двух коренных рабочих, не считая караванного приказчика, чаще всего—одного на несколько судов.

Плавают унжаки только по рекам и каналам, не входя, по слабости постройки, в большие озера.

Стоимость судов (без снаряжения) колебалась в начале XIX столетия от 800 до 3.000 рублей, а в конце столетия от 400 до 900 рублей. Такая разница в стоимости объясняется, с одной стороны, вышеотмеченным изменением в более позднее время размеров судов, с другой стороны—преобладанием позднее, с развитием судового движения на Петербург и Москву (откуда суда редко возвращались), „серых“ унжаков над „чистыми“ (см. рис. 66).

Строились унжаки сначала главным образом на Шексне и Мологе; позднее постройка их распространилась по Волге, Малой Кокшаге, Суде, Андоге, Сити и Чагодоше. На мелких реках (в частности входящих в состав Вышневолоцкого пути) употреблялись мелкие унжаки, длиной в 10 саж. и шириной в 2 саж. 2½ арш., поднимавшие от 2.500 до 4.000 пуд. на осадке 12—18 верш. и называвшиеся *полуунжаками*.

Сурьяки. Много сходного с унжаками по своей конструкции имели в настоящее время уже вышедшие из употребления *сурьяки*, строившиеся, как показывает самое их название, преимущественно на р. Суре, а затем в Вятской и Пензенской губерниях и на Ветлуге. Отличие их от унжаков состояло в большей „развалистости“ и „лесистости“ (как, напр., тройные кильсоны, 4 ряда бархоутов, толстые озды, сплошная поперечная крыша на два ската и пр.), придававших им излишнюю грузность и сближавших с типом белян (почему они не редко даже и назывались *малыми белянами*). С другой стороны, некоторое скругление „подворотов“ придавало известную округлость и днищу судов, представлял переход уже к более совершенному типу расшив.

Обычные размеры сурьяков первоначально были: длина 10—15 саж., ширина 4—6 саж., высота бортов от 9 до 14 четв., грузоподъемность, на осадке 8—9 четв., от 10 до 20 и даже 25 тыс. пудов. Позднее размеры судов увеличивались и бывали: длина—вверху, на уровне бортов, до 19—21 саж., внизу, по днищу, до 17—19 саж., ширина—вверху до 15—16 и внизу до 13—14 аршин, высота бортов до 14—16 четв., осадка—без груза от 8 до 12 верш., с грузом от 2½ до 3 аршин, подъемная сила от 16.000 до 30.000 пудов.

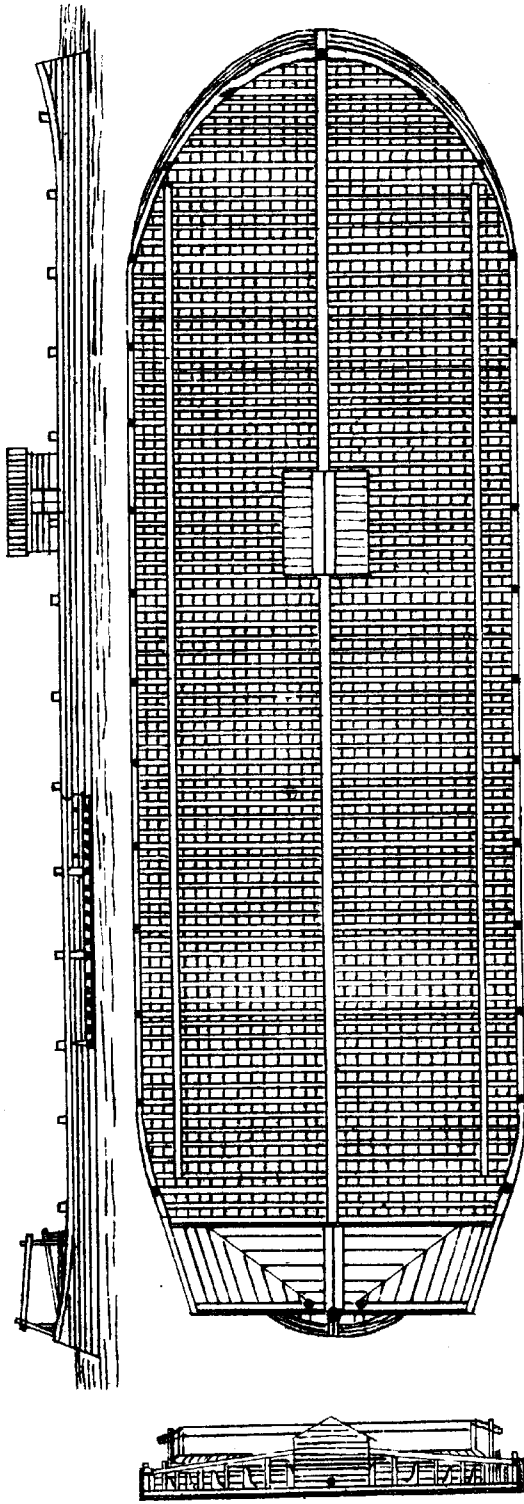


Рис. 63. Бронированный погранар.

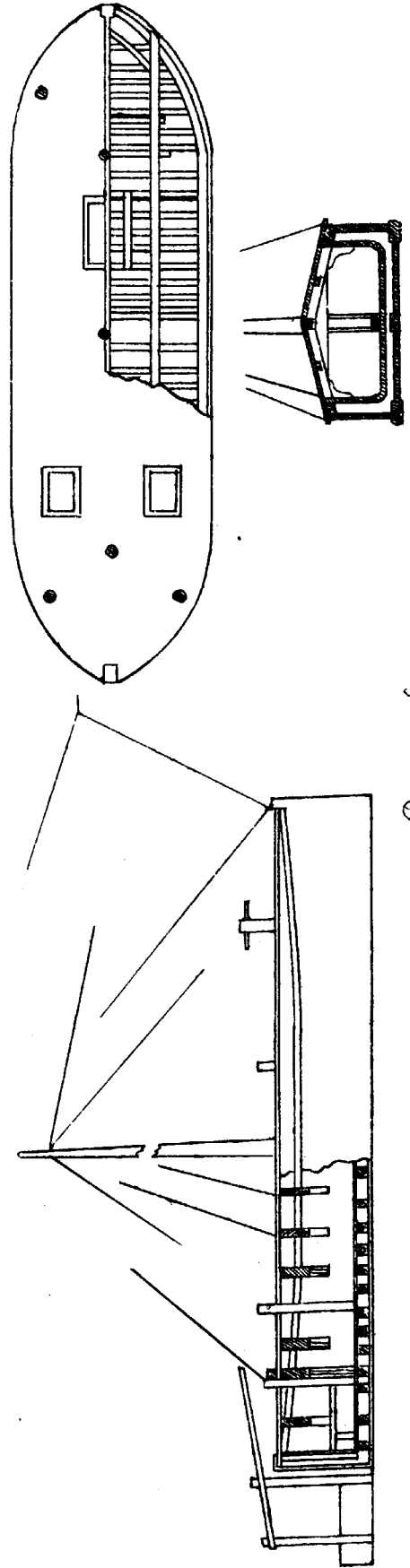


Рис. 67. Дюринин



В сурьяках перевозились, главным образом, хлеб и спирт с Суры на Волгу, при чем суда обыкновенно уже не возвращались в Суру,

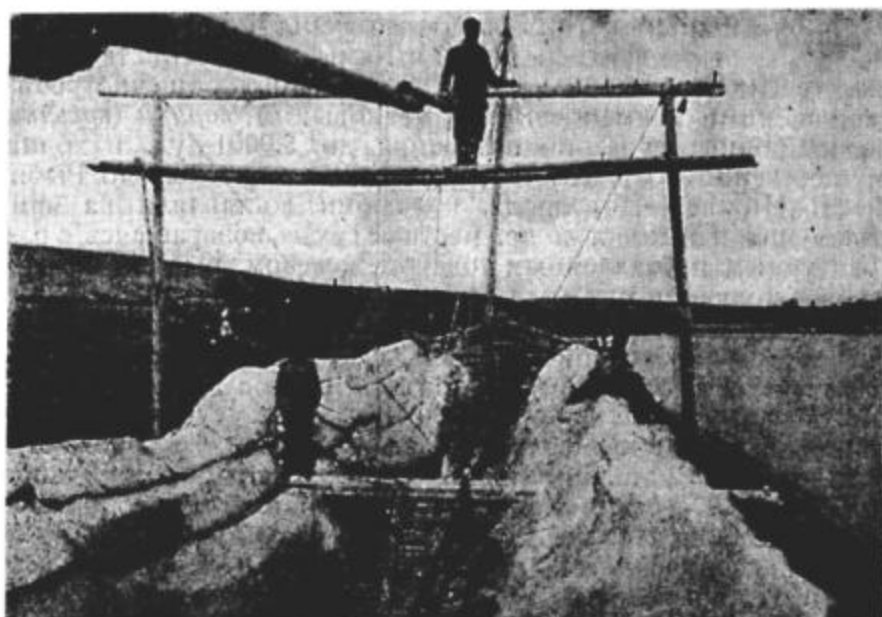


Рис. 65. Балкон унжака.

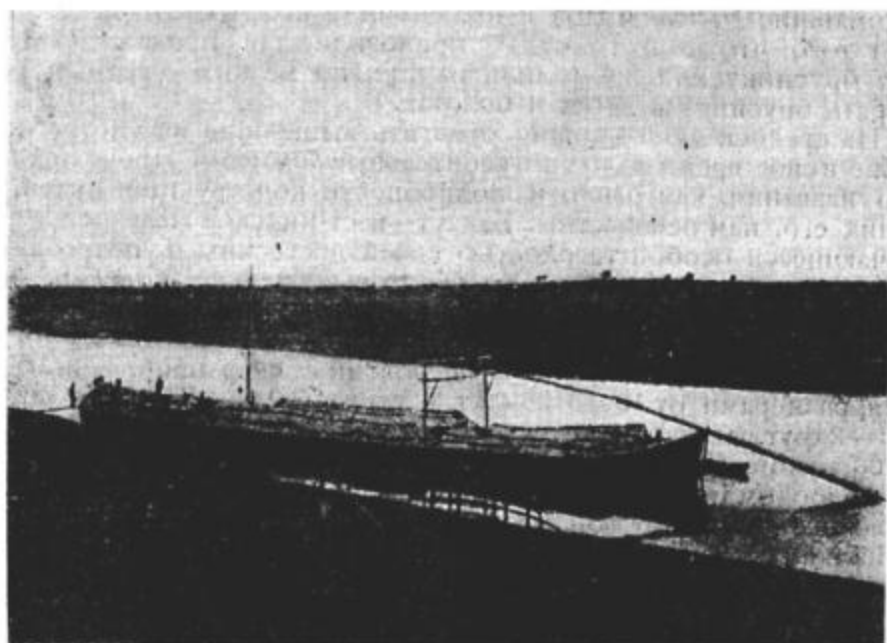


Рис. 66. Унжак на р. Тверде. Общий вид.

но продолжали в течение нескольких лет служить на Волге. Против течения ходили завозом, проходя от 4 до 7 верст в день, а также на парусах (до 25 верст в день) и в редких случаях бичевой.

В 1800 г. суряк стоил от 900 до 1.000 рублей, в 1805 г. около 1.500 рублей, в 1832 г. от 2.000 до 3.000 рублей.

Норяки, жиганы, брусянки, банауты. Ряд более мелких судов барочного типа с уклоном к типу лодок получил особые названия на реках верхней Волги и Камы. Большинство этих названий с течением времени исчезло, заменившись общеупотребительными волжскими наименованиями. Таковы: а) *коряки* (*корьяки?*) — чистые и прочные суда, поднимавшие до 5.000 пуд. и ходившие преимущественно по р. Костроме до Галича, а отсюда до Рыбинска и даже до Нижнего-Новгорода, куда они доставляли на ярмарку шерсть, мешечный холст и др. местные грузы, возвращаясь с разным мануфактурным и бакалейным товаром, железом, рыбой и проч.; название свое получили или от слова *коряка* — раздвоенная или разведенная лесина, что указывало на первоначальный тип судна лодки — однодеревки, или же от коренного слова *кора*, *корье*, перевозка которого могла преимущественно производиться первое время в лесной северной области на небольших плоскодонных судах; б) *жиганы* — небольшие и довольно легкие гребные суда вроде каюков, от 6 до 7 саж. длины и 5 арш. ширины; с некоторым подбором подворотов, поднимавшие 600—800 и даже до 1.500 пудов и особенно распространенные в бассейне Печоры, откуда проникали на Каму (не редко перетаскиваясь поволоком на руках); название получили по всей вероятности за способность легко проходить мели и перекаты, так как областное слово *жиган* означает пройдоху, пролазу (в острогах — опытный, старый, тертый острожник); в) *брусянки* — суда главным образом также печорские, но попадавшие и на Каму, — от 4 до 5 саж. длины и 3 $\frac{1}{2}$ —4 арш. ширины, с развалистыми бортами, поднимавшие до 600 пудов и получившие свое название, несомненно, от того, что на этих судах привозили для продажи северную ягоду бруснику или же ездили на них по мелким северным рекам собирать бруснику в лесах и болотах.

На средней Волге можно отметить вышедшие из употребления и даже в свое время мало употребительные *бакауты*. Происхождение этого названия, как равно и подробности конструкции судов, носивших его, нам неизвестны. Бакаут — вест-индское железное дерево, отличающееся особой твердостью своей древесины и употреблявшееся в волжском судостроении на некоторые мелкие поделки, напр. крамболы, калитки, шкивы и пр.

Наконец, на нижнюю Волгу заходили нередко с Каспия персидские маломерные *киржимы* — небольшие суда прибрежного плавания, размерами от 15 до 28 фут. в длину, 2 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{1}{2}$ фут. в ширину и 1 $\frac{1}{2}$ —2 фут. в глубину, грузоподъемностью от нескольких десятков до 700 пудов, на осадке от 1 до 3 фут. Киржимы — плоскодонны, но с подбором подворотов, а малые даже с выдолбленной из цельного древесного ствола трубой. У более крупных судов кромки досок днища сшиваются корнями кизилия и смазываются сгущенной нефтью („кыром“). Строятся киржимы в Баку, Ленкорани, Астрабадском заливе и в кочевьях туркмен — на южном и отчасти западном берегу Каспийского моря. Постройка производится из липового леса и отчасти персидского дуба и ореха. Ходят суда на веслах и под парусами.

Досчанини. Очень широкое распространение получили в рассматриваемый период суда, носившие старое название *досчаников*, которое начало употребляться в общем значении —

для всех досчатых судов. Однако первое время оно преимущественно применялось к сравнительно небольшим судам барочного типа лишь с некоторым уклоном к конструкции лодок. Они были совершенно с плоским дном, отвесными бортами и конечностями, образованными вышуклыми кривыми. Главное отличие их от барок, вообще, состояло в том, что они были несколько уже последних, имели небольшие закругления по поворотам и обыкновенно строились чище и прочнее, чем барки. Носовой штевень их был наклонен наружу, кормовой же отвесный. Продольным креплением служили кильсон, воротовые пояся, привальные брусья (подтелины) и наружные бархоуты; поперечным — шпангоуты и бимсы, нарубаемые на коня и укрепляемые к бортам посредством книц. Стенки внутри обшивались плотно тесом, на днище по шпангоутам настился пол. Сверху, вдоль корпуса, возводилась покатая поперечная крыша (на малых судах лубяная), оставлявшая по бортам полосу в 1½ фута для ходовой площадки, с разносоми в носу и корме.

Управлялись досчаники рулем, плавали по всему волжскому бассейну, но преимущественно в местном сообщении, поднимаясь вверх против течения обыкновенно под буксиром, реже под одним парусом. Служили от 5 до 12 лет (см. рис. 67).

При вышеуказанном образовании подводной части досчаники являлись судами „ходкими“, почему и пользовались большой популярностью, сохранив свое существование вплоть до наших дней.

Главнейшие места постройки досчаников были на р.р. Оке, Клязьме, Унже, Ветлуге и верхней Волге—в губерниях: Нижегородской (до 55%), Костромской (до 18%), Владимирской (до 12%), Ярославской, Тверской и Казанской.

Размеры судов были очень разнообразны, но чаще—от 7 до 13 саж. в длину, от 1½ до 4 саж. в ширину и от 6 до 10 четв. в глубину, при грузоподъемности, на осадке 4—10 четв., от 500 до 10.000 пудов. Однако на верхней и средней Волге, а также на Суре и Ветлуге, еще в начале XIX в. ходили малые досчаники — длиной от 3 до 4½ саж., шириной от 3 до 4 арш. и глубиной в 1 аршин, строившиеся преимущественно в Тверской губернии и по конструкции уже близко подходившие к лодкам. Будучи без мачты, они плавали исключительно на веслах или бичевой и употреблялись для перевозки хлеба, деревянной посуды и др. местных изделий и продуктов, поднимая от 200 до 300 пудов груза, а также для распазки крупных судов. Служили обычно года по 3.

Нередко такой малый досчаник, самой примитивной и слабой постройки, употреблялся бурлаками в качестве пассажирского судна—для проезда в низовья Волги, чтобы начать оттуда „путину“, в связи с чем такое судно, служившее только один рейс или пробег, и получило название *пробега*.

Наоборот, по Каме плавали досчаники в 17—18 саж. длины и до 4 саж. ширины, с грузовой осадкой до 7 четв. Конструкция их не отличалась от волжской, характеризуясь некоторой „подбористостью“ поворотом¹⁾.

Вообще, по размерам и району плавания на Волге различают следующие особые виды досчаников:

а) *верховой* (в Тверской, Владимирской и Костромской губ.)—3—6 саж. (21—40 фут.) длины, 1—1¾ саж. (7—12 фут.) ширины

¹⁾ „Хозяйственное описание Пермской губ.“ (изд. 1811 г.), ч. I, стр. 216.

и $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ арш. ($1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ фут.) глубины, грузоподъемностью от 800 до 1.500 пуд. на осадке $\frac{3}{4}$ —1 арш., с одной мачтой по середине, одной—двумя парами весел, кичками в конечностях судна и шатровой стропильной крышей на середине из луба;

б) *балахнинский*, среднего волжского плеса, называвшийся местами *догрузком* или *догрузным* судном, 40—50 фут. длины, 8— $9\frac{1}{2}$ фут. ширины и 5— $6\frac{1}{2}$ фут. глубины, грузоподъемностью в 2.000—3.000 пуд. на осадке 2—4 фут., с двумя мачтами, двумя парами весел и палубой, служивший по 7—8 лет и стоивший еще в середине XIX в. (с полным вооружением) от 230 до 300 руб. серебром; название *балахнинского* получил от преимущественного места своей постройки в г. Балахне Нижегородской губ., а *догрузного* от того, что широко употреблялся на Каспийском взморье для догрузки больших морских судов;

в) *казачий* или *астраханский*, 18—28 фут. длины, 6—9 фут. ширины и $1\frac{1}{2}$ —2 фута глубины, грузоподъемностью в 20—35 пуд. на осадке 1— $1\frac{1}{2}$ фута, употреблявшийся преимущественно в низовьях Волги, в казачьих станицах и на рыбных ватагах (особенно в Царицыне и Астрахани), в качестве пассажирского судна, с *полатями* (навесом) в корме, называемыми *выходом* и образующими каюту (*нору*), с *кичкой* в носу и лавками по середине, выемной мачтой и двумя тремя парами весел; служил 2—5 лет и стоил около 15 руб. серебром;

г) *неводной* досчаник или *неводник*, 20—28 фут. и более длины, 6—9 фут. шир. и 2— $2\frac{1}{2}$ фут. глуб., грузоподъемностью в 25—40 пуд. на осадке $1\frac{1}{2}$ —2 фут., приближающийся по своему устройству к лодке *рыбнице* (о ней см. ниже) и употребляющийся на низовых рыбных промыслах для перевозки неводов, с одной мачтой для косяго рейкового паруса и 2—4 парами весел; служит 5—6 лет и ценится так же, как казачий досчаник.

В более позднее время стоймость всех волжских досчаников, в зависимости от их размеров и чистоты постройки, колебалась от 60 до 300—400 руб.

Третники.

Очень близок к досчанику по своему строению *третник*, представляющий из себя в сущности большую плоскодонную, преимущественно открытую лодку, с высоко поднятыми кормой и носом. В продольном креплении третники имеют часто один кильсон и привальные брусья, в поперечном—шпангоуты и бимсы. Размеры третников достигали до 9 саж. в длину и до $2\frac{1}{2}$ саж. в ширину, грузоподъемность до 3.000 пудов. Строятся они на Оке и Волге. Употребляются главным образом для обслуживания пристаней (особенно в Рыбинске и Нижнем) и мелких местных перевозок. Название свое получили от того, что имеют три пары весел.

Дальнейшие переходные и ладийному типы судов и чистый лодочный тип.

Таковы главнейшие суда типа барок, строившиеся и плававшие на Волге в Петровский период. Как можно видеть, Волга очень широко развернула их строительство, все время совершенствуя его, комбинируя с лодочным типом и применяя к местным условиям плавания, — только на Волге суда этого рода, одинаково распространенные и на других речных бассейнах, достигли таких высоко оригинальных и самобытных форм, в совершенстве приспособ-

собленных как к водным путям, по которым они плавали, так и к целям, которые выполняли. И этот процесс совершенствования не остановился на достигнутых результатах, а, наоборот, продолжал развиваться с каждым новым днем и уже к концу рассматриваемого периода выдвинул ряд новых, еще более совершенных конструкций.

Прежде всего, с открытием прямого сообщения с Волги на Петербург, остро сказалась нужда в мелких судах, специально приспособленных именно к этому пути. Особенностью его являлось значительное разнообразие вошедших в него составных частей, начиная с небольших мелководных речек и кончая крупными и бурными озерами, почти морями, на которых, как мы видели выше, суда обычной барочной постройки гибли целыми тысячами. На спрос, конечно, явилось и предложение, особенно под таким воздействием, как царские указы и настояния, и таким образом на верхней Волге и системах постепенно появился целый ряд новых судовых конструкций, представлявших собой дальнейший шаг вперед по выработке промежуточных типов между барками и лодками в стремлении объединить в одно целое положительные черты обоих основных типов.

В большинстве случаев усовершенствования происходили под влиянием иноземных образцов, пропагандированных Петром, преимущественно голландских, что, естественно, отражалось даже на самых названиях новых судов, по крайней мере первое время.

Многие судовые конструкции даже целиком брались из Западной Европы, с течением времени ассимилируясь у нас и сливаясь с местными типами вплоть до утраты своих первоначальных названий.

Шкоуты. Из таких переходных типов, так сказать, уже второй стадии можно указать прежде всего на *шкоуты* или *шкойтты* (название голландское)—собственно морские парусные суда с одной мачтой, но в то же время получившие довольно широкое распространение на реках верхнего Поволжья и особенно на входящих в состав соединительного пути с Петербургом озерах (Онежском, Ладожском и др.), где эти суда делались, подобно морским, нередко с килем. Размеры их были очень разнообразны, грузоподъемность от 12 до 40 ластов (1½—5 тыс. пуд.). Стоимость более крупных судов в начале XIX в. (1814 г.) доходила до 2.320 руб.

Не мало шкоутов плавало на Каспийском море, при чем они строились на Волге—в Балахне и в Астрахани—и довольно существенно отличались от речных. Это были тяжелые и неуклюжие суда с плоским, лишь слегка округленным дном, скрепленным железными скобами, с отвесными бортами и значительно уклоненным ахтерштевнем, вследствие чего получался необыкновенно большой подзор кормы, придававший, вместе с чрезвычайно высоким ютом, особенную громоздкость судну.

Из особых видов шкоутов следует упомянуть: а) сохраняющиеся до настоящего времени *плашкоуты* или, по прежней транскрипции, *флашпкоуты*—тяжелые суда разных размеров, с кругловатым дном и высокими бортами, крытые обыкновенно только в носу и корме и употребляющиеся преимущественно в качестве понтонов для плывучих мостов; б) исчезнувшие ныне *домшкоуты*,—„ладожские галиоты“, как их определяет Даль,—плававшие главным образом по Свири, северным озерам и верхне-волжским каналам палубные суда с круглым дном и острыми кормой и носом, размерами от 45 до 70 фут.

в длину, от 18 до 25 в ширину и от 7 до 10 фут. в глубину, поднимавшие, как и простые шкоуты, от 12 до 40 ластов груза. Стоимость их в 1801 году выражалась от 390 до 900 руб., в 1817 г. достигала до 2.350 руб.; в) упоминавшиеся выше *трешкоуты* или *трешкоты*—небольшие и более плоскодонные, чем остальные виды шкоутов, суда типа наших древних стругов, ходившие (обычно бичевой) по верхне-волжским притокам и преимущественно в бассейне Ладожского озера, позднее по Мариинской системе. Они были до 40 фут. длины, от 14 до 30 фут. ширины и до 7 фут. глубины и употреблялись чаще для перевозки пассажиров (в позднейшее время в качестве казенных служебных судов для разъездов высших путейских чинов). В связи с этим на трешкотах устраивалась обычно просторная и удобная каюта из двух комнат и кухня, а самые суда строились красиво и прочно, почему и ценились довольно высоко. Уже в 1701 году большой и хорошо устроенный трешкоут стоил около 2.000 руб. (см. рис. 68).

Шкои и шерботы. Одного типа со шкоутами были *шкои*—парусные суда с круглым дном, размерами от 50 до 60 фут. в длину, от 18 до 24 фут. в ширину и до 6 и даже 8 фут. в глубину,—и *шерботы* или *шхерботы*—небольшие суда, плававшие на Ладожском канале, а позднее на Мариинской системе, и представлявшие собой род *карбасов*—преимущественно беломорских и северодвинских судов, широко распространенных как на всех северных реках, так и на самом Белом море. Это были узкие суда с овальным дном и нижними обводами миделя, на манер морских ботов, острыми конечностями и передней мачтой почти у самого форштевня. Длина их значительно превосходила ширину; ватер-линии, прямые в середине, заканчивались согласными кривыми в носу и корме; мидельшпангоут, полный у грузовой ватер-линии, сводился острым углом у килля; крепление состояло почти из одной вицы,—все это делало судно остойчивым, легким при поворотах и давало возможность круто держаться к ветру.

Шкуты. Созвучны по названию со шкоутами упоминавшиеся выше (в Петровских указах) *шкуты*—собственно суда Каспийского моря, но плававшие и по рекам (особенно на западе), а также по каналам и системам, тяготевшим к Петербургу,—несомненно, заходя иногда и в верхнее Поволжье. В Астрахани еще в начале XIX в. ежегодно строилось от 10 до 15 *шкутов* для Каспийского моря, при чем некоторые из них перестраивались даже из волжских судов, на которые набивались более высокие и прочные борта и ставилась морская оснастка. Системные и верхневолжские шкуты были, конечно, значительно меньше каспийских.

Гукары. Ближко по конструкции к предыдущим стояли *гукары* (от голланд. *hoeker*)—также морские суда, получившие наибольшее распространение в Беломорском бассейне и отсюда проникшие на верхнюю Волгу и, в особенности, позднее на Мариинскую систему. На Белом море и больших северных озерах это были довольно крупные двухмачтовые грузовые суда, достигавшие до 21 саж. длины и 5 саж. ширины, с осадкой без груза до 9 четвертей и с грузом до 21 четв., поднимавшие до 50.000 пудов. Они имели округленное дно, широкий нос и круглую корму. В верхнем Поволжья и на Мариинской системе размеры их были значительно

меньше, спускаясь до 12 саж. длины и 4 ширины, с осадкой без груза до 4 и с грузом до 9 четв., подъемной способностью от 6.000 пудов. Рабочих на них бывало, в зависимости от размеров судна, от 3 до 9 человек. Строились гукары преимущественно в Оло-нецкой и отчасти в Новгородской губерниях, служили обыкновенно по много лет (нередко свыше 20), но с течением времени, как большинство судов заимствованных переходных конструкций, исчезли из употребления. Последние 6 гукаров были зарегистрированы общей судовой переписью 1884 года.

Тихвинки, по-лулодки, со-минки. На ряду с вышеозначенными чужеземными типами судов, в Поволжье продолжало развиваться и свое судостроительное творчество, пользовавшееся иностранным опытом, как материалом для применения к местным, самобытным условиям жизни и плавания. В результате этого творчества явился

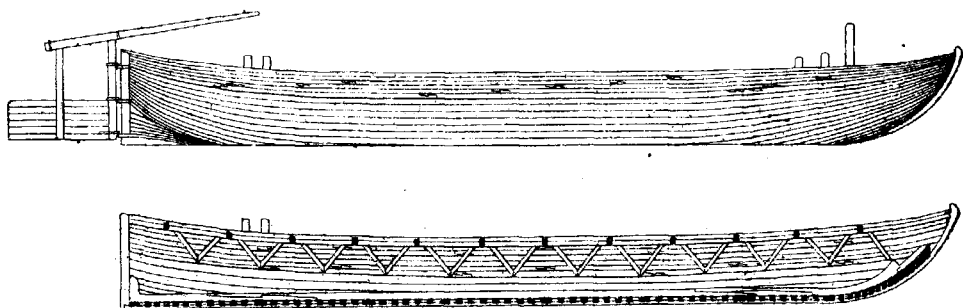


Рис. 70. Тихвинка.



ряд новых судовых типов, по совершенству своих основных форм не превзойденных до последнего времени. Работа по их созданию, естественно, началась с систем и верхней Волги, на которые было обращено особое внимание правительства и где были в то же время наиболее совершенные иноземные образцы судов. Здесь, с устройством Тихвинской соединительной системы, возник судовой тип, являющийся лучшим для местной работы до настоящего времени и представляющий из себя наиболее совершенное применение к местным условиям плавания линий голландского гальота. Это—так называемые *тихвинки*, самое название которых обычно связывают с Тихвинской системой, где эти суда получили в начале особенно широкое распространение. Однако, имея в виду, что они появились, повидимому, раньше открытия Тихвинской системы, притом одновременно в двух бассейнах—волжском и беломорском (в последнем несколько иной конструкции, чем на Волге), вернее предположить, что их название произошло от р. Тихвинки (приток Сяси) и г. Тихвина, расположенного на этой реке.

Основные черты устройства волжских тихвинок таковы:

Килевая доска, от 2 до 2½ вершков толщины, на ½ вершка выступает из досок плоского днища (из елового леса), толщина коих от 3 дюймов до 2-х вершков; доски эти для большей правильности причерчиваются одна к другой, а пазы конопатятся мхом и покрываются лостом на железных скобках.

Стыки досок (как, впрочем, и у других судов) располагаются в шахматном порядке или, как говорят, в перевязку—стык одного ряда против середины доски другого. Штевни ставятся, по возможности, из самого лучшего леса, при чем форштевень делается с уклоном наружу и устраивается с так называемым *закатом*, т. е. загибом вершины внутрь судна, достигаемым особой приставкой, вследствие чего получает форму удлиненного полукруга; ахтер-штевень отвесный. Шпангоуты (из еловых кокор), размерами 8×10 дюймов, сильно закругленные в „подворотах“—при переходе от днища к бортам, располагаются на расстоянии до 9 дюймов один от другого, при чем доски днища нередко крепятся к ним семи-дюймовыми железными гвоздями.

Образование носа и кормы, приподнятых по сравнению с серединой судна, определяется формой двух характерных шпангоутов, называемых *габаром* и *бараном*, располагаемых—первый на некотором расстоянии от конца форштевня, а второй—в одной плоскости с ахтерштевнем; образование это очень тупое, представляющее почти правильный полукруг, и с большим подбором „подворотов“. Вообще, все образование подводной части приближается уже к круглому образованию лодочного типа, в связи с чем некоторые отдельные виды тихвинок, как увидим ниже, носят даже название полулодков (см. рис. 69)¹⁾.

На шпангоуты кладутся кильсоны—средний 10×10 или 10×12 и нередко боковые 8×8 дюймов. Средний кильсон крепится со штевнями, шпангоутами и килем болтами. На больших тихвинках средний кильсон бывает иногда двойной, и, кроме того, на флортимберсах, у самого загиба их, кладутся в два ряда воротовые брусья, размерами 4×4 вершка, а на топтимберсах нарубаются по всей длине судна особые брусья, различной толщины, смотря по размерам судна (иногда в несколько рядов), заменяющие бархоуты,—для удобства прибивки этих брусьев в сильно выгнутых носовой и кормовой частях, их распиливают по вертикальным плоскостям. Доски бортовой обшивки, около 1 вершка толщины, для получения гибкости в образованиях носа и кормы, предварительно распариваются в течение часов двух, после чего прибиваются к шпангоутам и штевням (в выдру) 5—6-ти-дюймовыми гвоздями. Швы обшивки и палубы конопатятся пенькой и замазываются мастикой, а с внутренней стороны крепятся длинными кницами, концы которых располагаются или вертикально, или по диагонали, нередко пересекаясь друг с другом крест на крест. Под этими *раскосинами* и *крестовинами* борты обшиваются еще иногда подтоварником (см. рис. 70).

Все составные части корпуса соединяются обыкновенно в зуб и нередко крепятся болтами, так что на более крупные суда употребляется иногда до 200 пудов железа. Впрочем, количество железа в разных тихвинках очень неодинаково, начиная пудов от 20.

Палуба на более крупных судах устраивается обыкновенно дугообразная, со стрелкой до 4 вершков, из $1\frac{1}{2}$ вершкового тесу, с двумя очень большими люками. На концы шпангоутов накладывается в шипы бортовой брус, толщиной до 4 вершков, прикрываемый сверху широкой доской, которая входит в состав настила палубы. В носу устраивается небольшая кладовая, а в корме—помещение для рабочих. На малых тихвинках палубы не делают, устраивая в случае нужды временную тесовую или даже рогожную крышу (см. рис. 71).

¹⁾ Рис. из старого альбома.

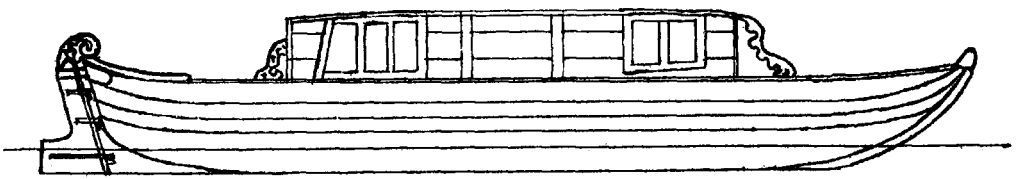


Рис. 68. Шхунуком

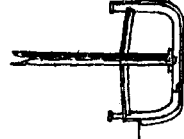
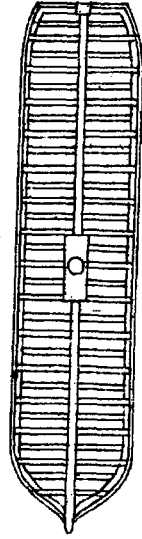
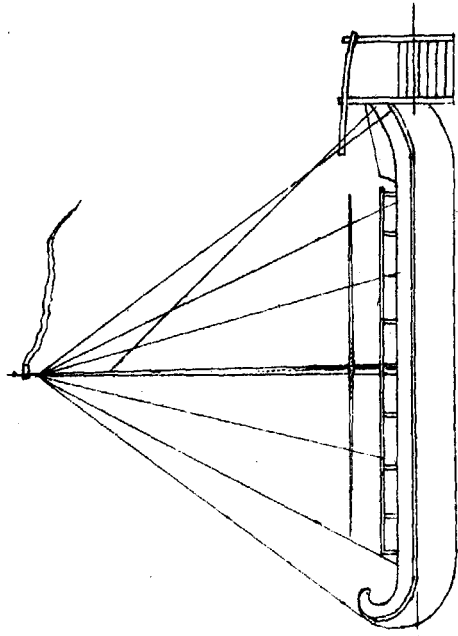


Рис. 73. Соммер

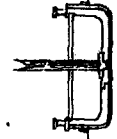
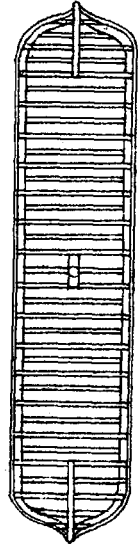
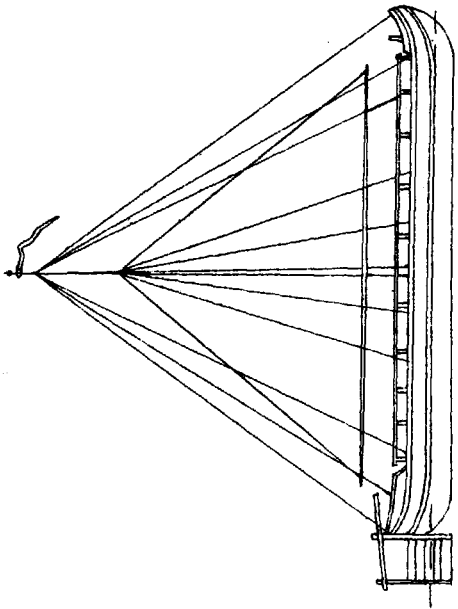


Рис. 69. Шхунуком



Мачта ставится по середине судна с прямым рейковым парусом; кнехты, обыкновенно по 4 шт. на носу и корме, располагаются на расстоянии саженей 2-х от штевней.

Руль с длинным румпелем (до 3 саж. длины) состоит из нескольких сапогов, с пером различных размеров в зависимости от величины судна.

Водоотлив производится насосами, устанавливаемыми в носу и корме.

Срок службы судов 8—9 лет.

Главным достоинством тихвинок, составляющим их большое преимущество перед другими однопипными судами, помимо чистоты и прочности постройки, является необыкновенная легкость на ходу, объясняемая закругленными формами их подводной поверхности

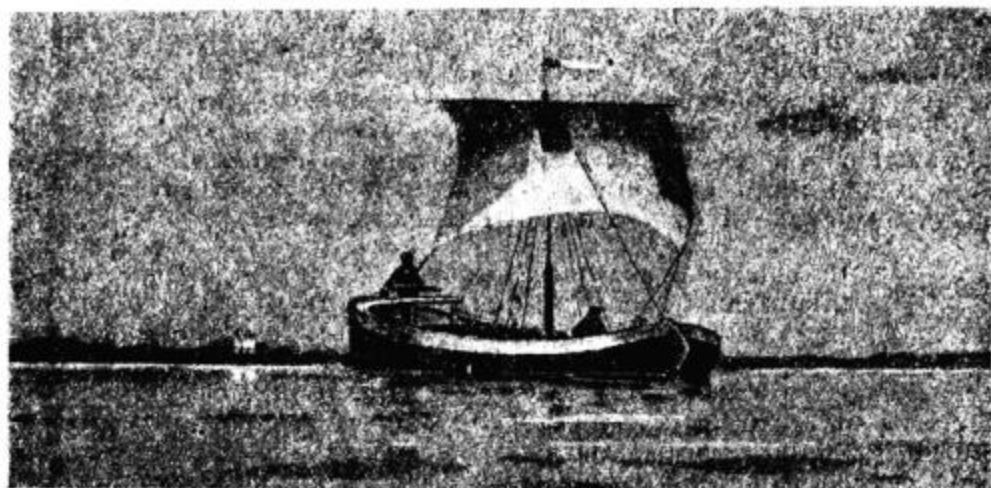


Рис. 71. Малая тихвинка.

и значительным подбором носовой и кормовой частей. По отзывам пароходных командиров, при буксировке тихвинок требуется не больше 30% сил, необходимых, при всех одинаковых условиях, на буксировку других однопипных судов.

Это преимущество, естественно, повело к тому, что тип тихвинок получил особенно широкое распространение на мелках реках верхнего Поволжья и Покамья (в последнем преимущественно на р. Колве) и соединительных системах Волги с бассейнами Балтийского и Белого морей.

В зависимости главным образом от размеров и иногда от места плавания, суда типа тихвинок носили разные названия, оставаясь совершенно одинаковыми по конструкции или имея несущественные отклонения от общего типа. Так, более крупные суда, размерами первоначально от 15 до 18 саж., а позднее от 22 до 24—25 саж. длины, от 3 до 4-х саж. ширины и 3 арш. высоты по бортам, грузоподъемностью от 22 до 30 тыс. пудов на осадке от 7 до 10 четв., называются *полулодками* (см. рис. 72). Суда среднего размера, от 12 до 18 саж. длины и 9—10 арш. ширины, при той же 3-х аршинной высоте бортов, грузоподъемностью, на 6—7 четв. осадки, от 10 до 16 тыс. пуд., носят название *межеумков*. Самые же маломерные (плававшие позднее главным образом по Тихвинской системе), 10—12 саж. длины

и 2—3 саж. ширины, поднимавшие всего до 2.200 п. на осадке 2—5 четв., называются *канавками* или *соминками* (от р. Соминки,— см. рис. 73 ¹⁾ и 74).

В камском бассейне (на р. Кольве) тихвинки были нескольких иных размеров, а именно: 7—13 саж. в длину, 2—4½ саж. в ширину и 7—14¼ четв. в высоту, грузоподъемностью до 8.000 пуд. Такие же приблизительно размеры имели вышневолоцкие тихвинки.

Независимо от приведенных выше названий, по своей конструктивной близости к лодочному типу тихвинки нередко назывались тихвинскими, вышневолоцкими и соминскими лодками.

Лучшими по постройке и конструкции, отличавшимися как особой правильностью и соразмерностью своих частей, так и прочностью и в то же время легкостью на ходу, были свирские тихвинки, имевшие в среднем 13—25 саж. длины, 2—3 саж. ширины и 13 четв. вышины; наиболее слабыми — мологские тихвинки, размерами 15—18 саж. в длину, 11—11¾ арш. в ширину и 3 арш. в высоту. Лучшими полулодками были кирилловские (на Белом озере), затем череповецкие; наиболее слабыми мологские.

В конце XIX века тихвинок всех размеров строилось в Поволжье и на системах от 700 до 1.000 штук ежегодно. Стоимость их, в зависимости от размеров и деталей постройки, была очень различна — от 300—400 рублей до нескольких тысяч.

Водовики. Еще больше приближались к типу лодок *водовики*, — сравнительно узкие и, большей частью, открытые парусные суда с круглым дном, типа мелких шитиков, плававшие преимущественно в бассейне озера Ильмень, заходя отсюда на верхнюю Волгу и в каналы. Здесь они были длиной от 48 до 65 фут., шириной от 17 до 24 и глубиной от 5½ до 9 фут., поднимая от 400 до 1.500 пуд. груза. Название свое получили, может быть, от того, что в них нередко наливалась вода для подвозки к крупным судам, стоящим на рейде. Стоимость большого водовика выражалась в 1804 г. в 250—500 рублей, меньшие же еще в 1817 году продавались от 170 до 300 руб. Срок службы судов доходил до 5—6 лет.

Залазни. Аналогичные тихвинкам и водовикам суда появились в окском бассейне, получив оригинальное название *залазней*, само по себе определяющее основной их характер: это были небольшие полулодки с круглым дном и плоскими бортами, легко „залезавшие“ в самые мелкие места, почему и употреблялись для перевозок преимущественно в меженное время, а также в качестве паузков при разгрузке крупных судов. Плавали они почти исключительно по Оке, отличавшейся своим мелководьем, и служили по несколько лет.

Шитики. Коренная Волга подходила в это время к выработке совершеннейшего из своих судов — расшивы, приближая к ней пока некоторые из старых судовых типов.

На первом плане из таких типов надо поставить суда, уже довольно близкие к типу расшив и имевшие сходство с ними в самом названии — *шитики*. Как мы вскользь упоминали выше, они появились впервые на севере, где, надо полагать, строились сначала на одноде-

¹⁾ Рис. из стар. альбома.

ревной основе, на которую, буквально, *нашивались* досчатые борта тонкими ивовыми прутьями. Отсюда и произошло название *шитик*. Позднее днище судов стали делать также из досок, но придавая ему, подобно долбленной трубе, кругловатую форму и постепенно несколько ушая его от кормы к носу для улучшения ходовых достоинств судов, а борта (с очень небольшим развалом) начали крепить деревянными и железными гвоздями и скобками, и только кромки наружной обшивки судов долго еще крепились между собой и с кокорями кручеными мочальными веревками. Обшивные доски подводной части и флортиберсы шпангоутов, в количестве до 32, крепились с килем, состоявшим обычно из целого дерева, также железными скобками. Кормовой штевень делался отвесным, носовой же, превосходивший ахтерштевень на целых две трети, сильно уклонялся вперед, придавая носовому образованию характерную лыжеобразную форму, очень близкую к форме расшив (лишь несколько уже последних). Палуба обычно настилась только в носу и корме, при чем в последней устраивалась мурья для команды (4—5 человек вместе с лоцманом). Над серединой судна для защиты груза от дождя делалась иногда округлая стропильная крыша, нередко даже (смотря по грузу) в два теса и с прокладкой скалы, а внутри судна настилась тесовая обшивка. По бокам крыши, у бортов, ставились поруски.

Управлялись шитики поносом или простым рулем, в помощь которым бывали два весла. Ходили против течения под прямым рейковым парусом, для которого ставилась большая мачта (на крупных судах до 8 саж. вышины), при безветрии же—бичевой (до 200 саж. длины и до 2 верш. толщины в окружности), зачаливаемой за верх мачты (см. рис. 75)¹⁾.

Размеры шитиков бывали разные. На Северной Двине они были 30—50 фут. длины, 7—11 фут. ширины и $3\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ фут. глубины, поднимая 800—1,500 пуд. груза на осадке $2\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$ фут. На Каме и ее притоках, где преимущественно строились и плавали эти суда (не редко и называемые потому „камскими“), они имели в начале 4— $10\frac{2}{3}$ саж. длины, 1— $3\frac{2}{3}$ саж. ширины и 4—13 четв. высоты, поднимая до 7,000 пуд. В более позднее время размеры увеличились до 8—13 и даже 15 саж. в длину, $5\frac{1}{2}$ — $9\frac{1}{2}$ арш. по днищу и 7— $11\frac{1}{2}$ и даже 14 арш. в развале ширины и от 3 до

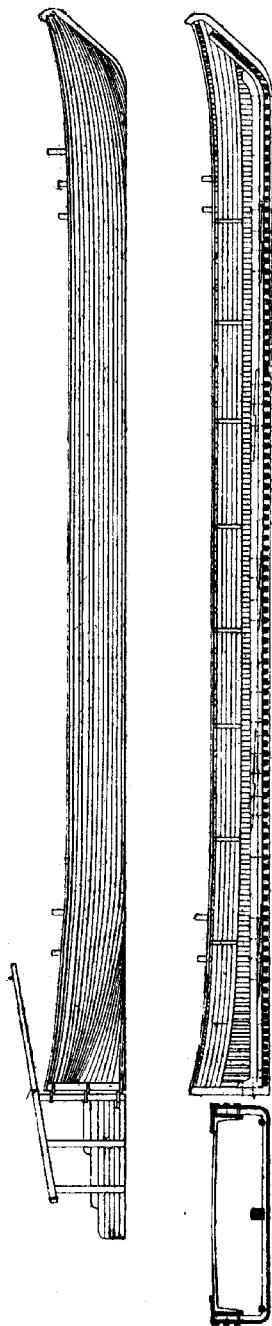


Рис. 72. Полудодок.

¹⁾ Рис. из стар. альбома.

4-х арш. в высоту, считая от днища до палубы; грузоподъемность от 4.000 до 15.000 пудов при осадке $1\frac{1}{4}$ — $2\frac{1}{2}$ арш. Еще позднее длина некоторых камских шитиков доходила до 20 саж. Возили в шитиках главным образом соль из Усолья и хлеб с Камы и Суры, доставляемый обычно в Рыбинск. По Волге шитики и ходили не выше Рыбинска, по Оке только до Мурома. Служили, максимум, по 3—4 навигации, а лучшие по 7—9 вод и стоили в середине XIX в. от 1.200 до 2.700 руб. Судорабочих на них бывало от 12 до 45 человек, считая, как норму, по $2\frac{1}{2}$ человека на каждую тысячу пудов груза.

Романовки. С течением времени тип шитиков совершенствовался на Волге не только в смысле улучшения самой постройки судов, но и некоторых изменений их конструкции, в особенности в подводной части, приспособляемой к условиям плавания в меженное время и представляющей в сущности некоторый уклон в сторону барочного типа. Результатом таких приспособлений явились оригинальные суда, получившие название *романовок* (вероятно от г. Романова). Как уже указано выше, Петр I в конце своей жизни обратил особое внимание на романовки, усовершенствовал их конструкцию и под именем *новых романовок* усиленно проводил их постройку на Волге.

Романовки были небольшие, но широкие суда,—до 7 саж. в длину и 4 саж. в ширину, грузоподъемностью, на осадке в 6 четв., до 2.000 пудов. Плоское днище имело подъем в носу и корме, а по середине его устраивался треугольный выступ (на подобие килля), служивший для стока воды в трюме (и частью для разреза перекаточных песков). Носовой штевень имел сильный уклон наружу, кормовой был отвесный. Борты также уклонялись в наружную сторону и, кроме того, имели некоторую выпуклость, образуя подбор внизу, мягким овалом сливавшийся с днищем. Нос судна сводился острым углом, корма же заканчивалась транцем. Шпангоуты связывались с бимсами, имевшими большую погибь вверх (до 2 фут.). На палубе, вдоль бортов, проводился порубень на стойках. Палуба обычно устраивалась с „подволоком“ (подшивкой снизу), равным образом борты имели сплошную внутреннюю обшивку. Вообще, вся постройка была прочная и чистая, и суда в большинстве случаев служили для перевозки ценных грузов.

Управлялись они рулем и шли обычно под прямым парусом, поднимаемым на одной, большой и толстой, мачте (см. рис. 76 и 77) ¹⁾.

Расшивы. От усовершенствованных шитиков и романовок был уже не далек переход к знаменитым волжским *расшивам*, представлявшим собой кульминационный пункт самобытного волжского (деревянного) судостроения, не превзойденный в своих формах, в совершенстве приспособленных к плаванию по Волге с ее мягким песчаным ложем, обильным мелями и перекатами, до самых последних дней.

Остановимся на конструкции их несколько подробнее.

Лыжная расшив, делавшаяся из еловых брусьев, шириной до 12 дюймов и толщиной до 10 дюймов, иногда несколько выпускалась наружу, образуя нечто вроде килля ²⁾.

¹⁾ Рис. 77 из стар. альбома.

²⁾ Инж. Буцацкий в своем исследовании о „типах речных судов и их рациональной конструкции“ (СПб. 1895 г.) ошибочно называет даже волжские расшивы килевыми судами.

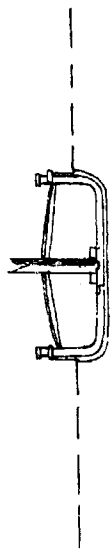
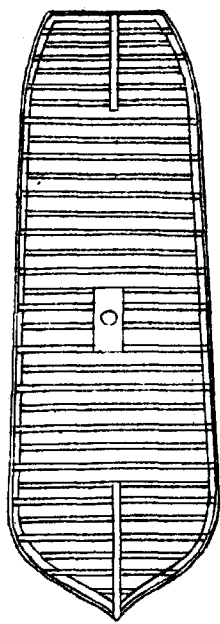
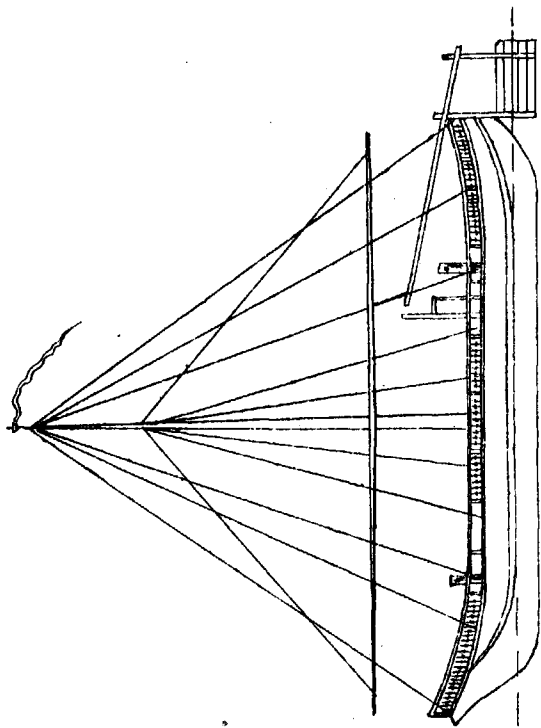


Рис. 75. Мундук

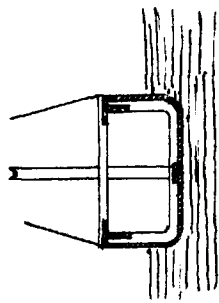
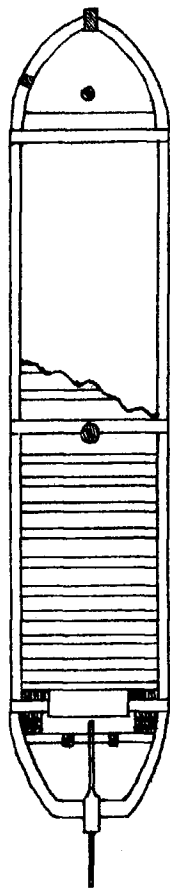
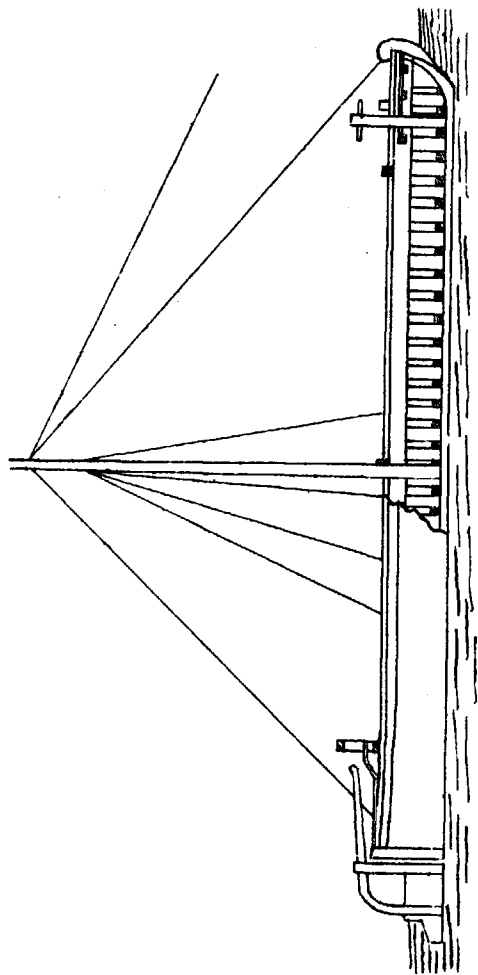


Рис. 74. Самука норово мина



Форштевень укладывался наклонно (под углом до 25° к горизонту), сильно выдвигался из носовой обшивки вперед заостренным ребром и делался несколько выше палубы; носовая часть судна, слегка заостренная, получала ложкообразную форму и поднималась над водой, легко скользя по поверхности реки и рассекая воду

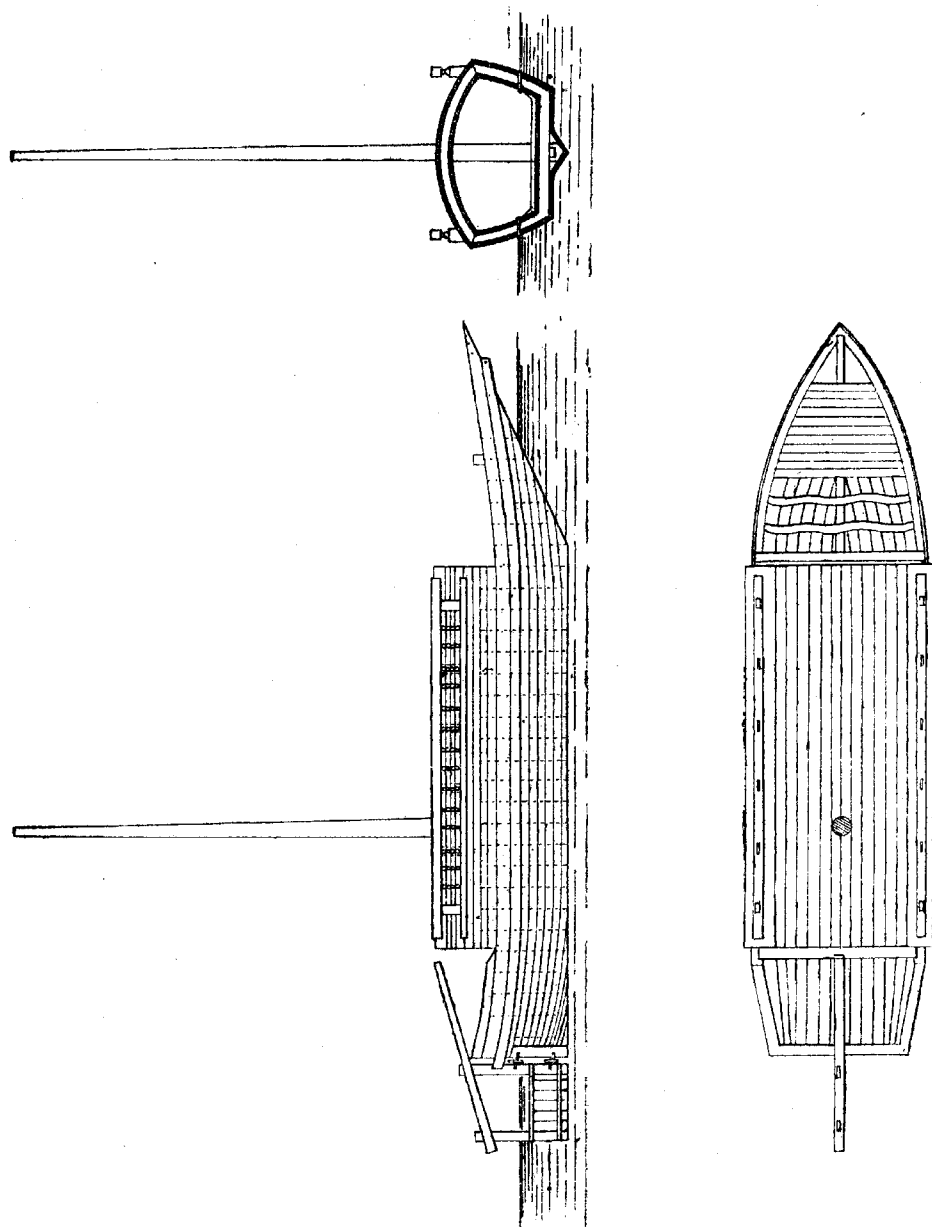


Рис. 76. Романовка.

острой гранью штевня. Ахтерштевень делался отвесный и также выше палубы, при чем приподнятая таким образом корма в надводной части ограничивалась транцем (плоским отвесным щитом).

Днище настилялось также из еловых досок от 3 до $3\frac{1}{2}$ дюймов толщины.

Шпангоуты, размерами 7 × 8 дюймов, нарубались на киль (дюйма на 2) на расстоянии от 1 до 1½ фут. один от другого, при чем, как у большинства волжских судов, расстояния эти при приближении к носу и корме постепенно уменьшались. Флортимберсы шпангоутов были не прямые, как у барок, а в той или иной степени выгнутые, округленные, — округление это в расшивах, плававших только по Волге, было небольшое, и, таким образом, волжские расшивы были, вообще, суда плоскодонные, только с подборнами бортов (см. рис. 78)¹⁾, но в расшивах, ходивших и в Каспийское море (для каботажного плавания), округление делалось значительно больше; топтимберсы устраивались с некоторым уклоном наружу, вследствие чего общее очертание корпуса судна получалось скорее лодкообразное, а не барочное. С течением времени размеры шпангоутов и наружный уклон их топтимберсов (как у шитиков и романовок) стали несколько уменьшать по направлению от плеч к корме, вследствие чего последняя принимала слегка суженую форму, способствовавшую большей ходкости судна. По верхним концам шпангоутов укладывался планширь — нарубень, прилежавший к верхним граням поперечных балок, с которыми он крепился нагелями.

На шпангоуты накладывался кильсон, нарубаемый на них дюйма на два и скрепляемый со штевнями и килем через каждые несколько шпангоутов болтами.

Обшивочные доски (внизу толщиной в 3 дюйма, выше постепенно утоньчавшиеся) крепились к шпангоутам нагелями, а через некоторые промежутки и в стыках — шпигорьями. Пазы обшивки конопатились пенькой, подводная же часть, кроме того, залащивалась.

Бархоут был обычно один — внутренний верхний, служивший опорой для озд, которые укладывались приблизительно на расстоянии сажени одна от другой; размеры озд были, примерно, 6 × 6 дюймов. Иногда, впрочем, укладывался еще и средний бархоут, в несколько поясов, толщиной до 4-х дюймов.

Внутри судно обшивалось тонкими досками до самого верхнего бархоута.

На оздах протягивались вдоль судна конь и два подконька, при чем первый был значительно толще подконьков, вследствие чего настилавшаяся на них палуба получала скаты к бортам. В носу и корме палуба расширялась свесами за борта, устраиваемыми на огнивах, так что имела почти одинаковую ширину на всем своем протяжении. По краям палубы ставились низкие и легкие поруски.

Устройство палубы на расшивах было, вообще, очень оригинально, по крайней мере первое время, когда, при сравнительно небольших размерах судов, палубы широко использовывались для погрузки товаров и судовых припасов. Одно из самых старых описаний конструкции расшив говорит по этому поводу следующее: „На *нарубень*, кругом всего судна, через каждые два фута, ставятся стойки — *бабки* и снаружи обшиваются досками. Этот ряд досок называется „*красным поясом*“ и также (как корма) украшается резьбою; сбоку бабок кладутся верхние или *малые бабки*, концами выдающиеся за борты на 3 фута с каждой стороны. Выдающиеся концы *балок* поддерживаются *кокорками* (кницами). Сверх балок настилается палуба. По концам балок малых кладется малый *нарубень* и на нем утверждается перильный балюстрад. Таким образом, палуба

¹⁾ Рис. из стар. альбома.

судна образует большую платформу, необходимую для помещения части товаров, не вмещающихся иногда в трюме, и для огромных снарядов, принадлежавших к плаванию судна, как, например: огромного рея и паруса, завозных якорей, канатов и до 350 судорачных¹⁾.

Необходимо, однако, отметить, что, в частности, на расшивках *кладных* в старое время не редко не было сплошной палубы, а устраивался только круглый зонт по середине судна.

Как палуба, так и вся обшивка тщательно конопатились и промазывались смолой, при чем в последнюю, для большего скольжения, прибавляли сала.

Посреди палубы, обыкновенно несколько ближе к носовой части, ставилась большая толстая мачта, высотой от 12 до 15 саж., со стеньгой (топ-реей) из 2—3 дерев до 4 саж. вышины. Мачта составлялась из 5—7 и более дерев в толщину, сращивавшихся друг с другом в разгонку (в шахматном порядке) железными шпигорьями в 1—1½ арш. длины, и устанавливалась особыми кранами, специально приспособленными для этой цели в немногих определенных пунктах, как, например, в Молитовке (близ Н.-Новгорода) и в Балахне. Мачта ставилась в сильно укрепленные гнезда и поддерживалась спереди двумя *базанными* (или штангами), с боков *ложками* (вантами), толщиной в 4—5 дюймов, по 10—12 пар с каждой стороны, и с кормы крепкими *бакштагами* до 12 пар. По обе стороны пропускались веревочные лестницы.

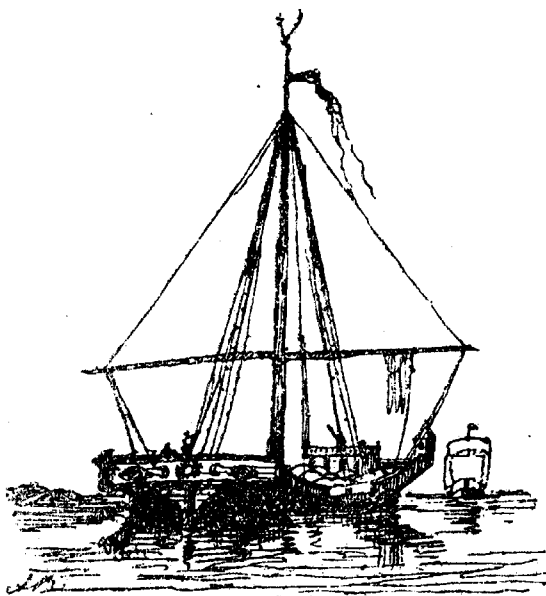


Рис. 79. Расшива.

Для поднятия паруса имелась *райна*, составляемая из 3-х больших дерев, нарощенных комлями одно на другое до размеров не менее длины самого судна, т. е. на больших расшивках до 20—25 саж., а иногда и сажени на 2 больше. При таких размерах концы райны далеко выступали за борта, а парус, изготовлявшийся из лучшего льняного канифаса, представлял из себя огромное полотнище, равнявшееся, с одной стороны, длине райны, а с другой—высоте мачты до подъемного круга—от 7 саж. и больше от палубы и требовавший на свое изготовление от 50 до 85 концов канифаса, т. е. от 2.500 до 4.000 слишком аршин (см. рис. 79).

По боковым краям паруса пришивались так называемые *ошивины* (по морской терминологии *шкаторины*)—снасти 4-х дюймовой толщины, заканчивавшиеся внизу небольшими петлями, называвшимися *приух* (или *огон*),—к приухам привязывались *шкоты*—снасти,

¹⁾ Богославский: „О купеческом судостроении в России“, стр. 145.

которыми парус крепился с той и другой стороны к бортам судна у кормы и посредством которых управляли парусом при перемене ветра.

Кроме этого большого, „коренного“ паруса, на расшиве был еще малый—верхний, так называемый *балун* или *тополь* (испорчен. морск. *топсель*), укреплявшийся на топ-рее и служивший в необходимых случаях в помощь коренному, главным же образом употреблявшийся при сплаве судна вниз по течению.

Сзади мачты или на корме устраивалась, обыкновенно узорчатая, казенка для лоцмана; команда помещалась в трюме под палубой, располагаясь на грузе.

Управлялись расшивы первоначально *поносном* и позднее—рулем самой простой конструкции, но с огромной *губой* или *сковородником* (румпелем), на конце которой делались по 10—12 рукоятей, так как в свежий ветер у руля стояло обыкновенно 3—4 человека и столько же помогало им *помочами*.

Для поднятия якоря и парусов устраивались один или два шпиля, для укрепления снастей 3 ухвата — два на носу и один в корме, устанавливавшиеся по середине судна.

Судходное вооружение расшивы состояло из 7—8 якорей разного веса (становой в 20—25 пуд., по расчету—один пуд на тысячу пудов груза; 3 ходовых, для подач, по 10—12 пуд., и 2—3 рысковых или запасных, по 6—7 пудов) с пеньковыми смольными шеймами, по 25—30 саж. длины и 7—9 дюймов толщины; 4-х косяков бельных снастей, 100 саж. длины и 3-х дюймовой толщины, для бурлацкой лямки, и 4—6 косяков, 4—5 дюймовой толщины, для завоза ходовых якорей.

В целях украшения, на плечах судна или на переднем огниве рисовались разные изображения: солнце, глаза, сирены с загнутыми рыбьими хвостами и проч.; борта по верху (красному поясу) и корма также расписывались различными узорами или украшались резьбой, окрашиваемой зеленой и красной красками, а иногда и покрываемой позолотой; на наружной стороне носового огнива, кроме живописных изображений или вместо них, вырезалась надпись: „Бог—моя надежда“ и название судна или имя и фамилия его владельца и год постройки; иногда на огниве ставилась только первая надпись (или даже просто узоры), название же судна и имя владельца помещались на кормовом транце. На вершине мачтовой стеньги, заканчивавшейся обыкновенно флюгером и сверху его вырезным из железа изображением Михаила-архангела с трубой или Георгия-Победоносца на коне, прикреплялась, вместо флага, длинная (до 5—6 саж.) и узкая (до $\frac{1}{2}$ аршина) шерстяная лента красного или белого цвета; от той же вершины стеньги к носу спускалась особая тонкая снасть, усаженная цветными шариками. Наконец, в праздничные дни и при подходе к большим городам расшивы украшались разноцветными флагами, аршин по 6 в длину, сшитыми из шерстяных и даже шелковых материй. Все это, вместе взятое, при соразмерности и оригинальности форм расшив, делало их очень красивыми, особенно, когда они распускали свои огромные белые крылья—паруса, горделиво скользя по величавой шири реки подобно гигантским птицам (см. рис. 80).

Шли они вниз по течению до 60 верст в день; вверх, при благоприятном ветре, до 30 верст, а без ветра, бичевой, от 5 до 10 верст, смотря по плесу и силе течения.

Размеры расшив, в зависимости от района их плавания и характера груза, который они перевозили, бывали очень различны, но,

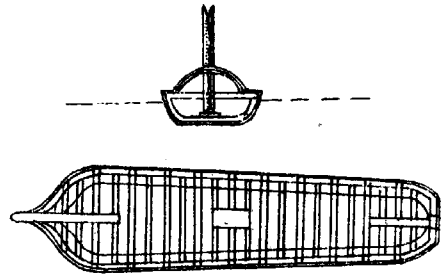
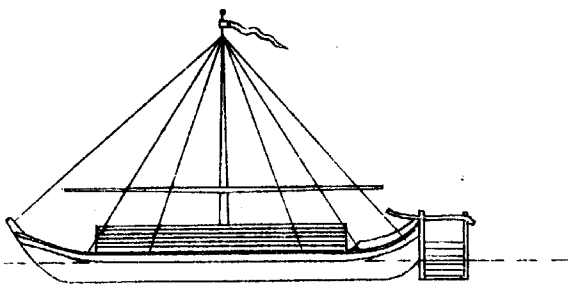
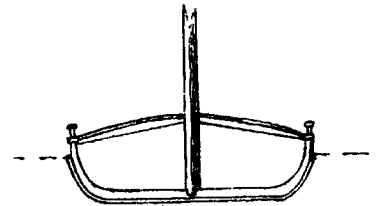
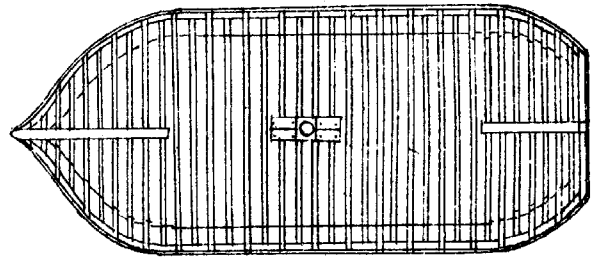
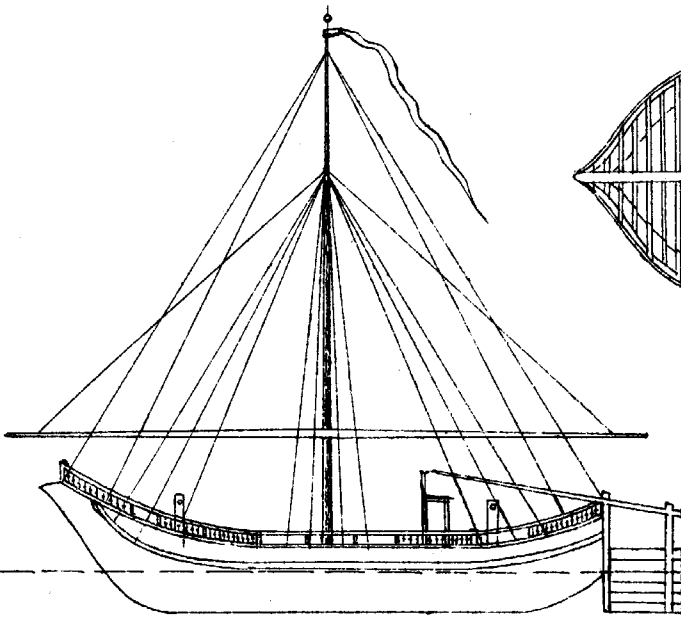
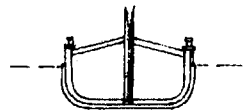
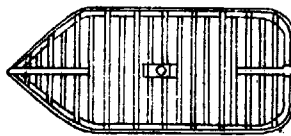
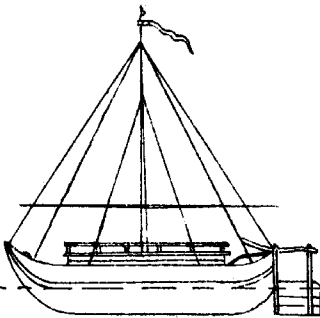


Рис. 77. Ловая балаговка.



0 1 2 3 4 5 10 саж.

Рис. 78. Расumba.



0 1 2 3 4 5 10 саж.

Рис 83. Кладушка



вообще, не слишком велики: первоначально от 5 до $13\frac{1}{2}$ и даже 15 саж. длины и от 2 до 4 саж. ширины, при высоте бортов от 8 до 17 четв.

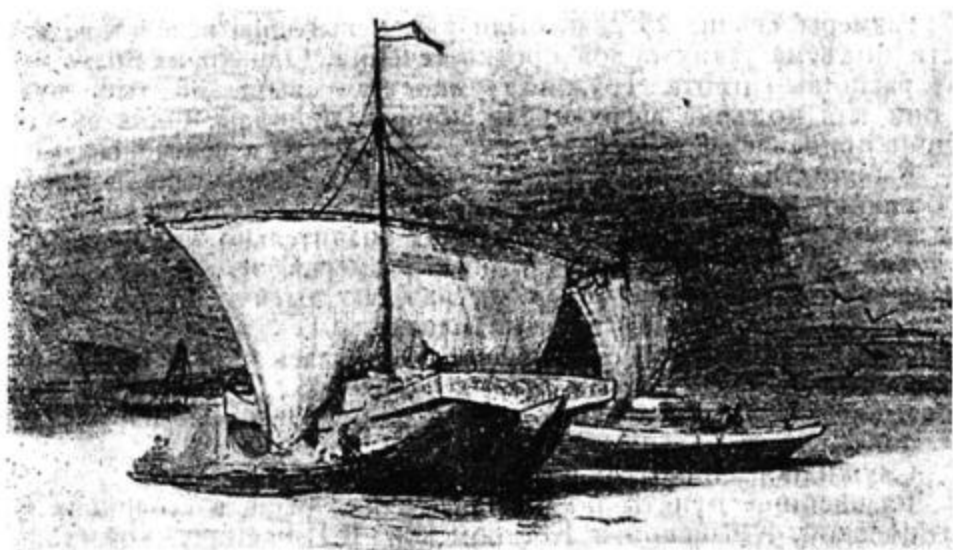


Рис. 80. Расшива под парусом.

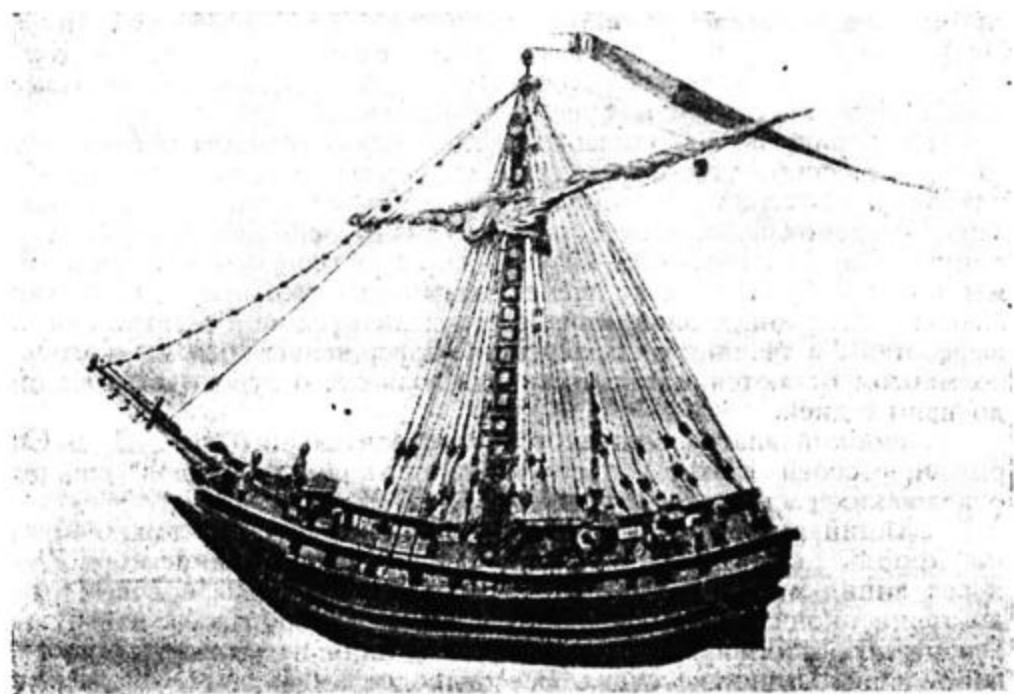


Рис. 81. Модель расшивы.

и грузоподъемности, на осадке 5—12 четв., от 5—8.000 до 25.000 пуд.; наиболее распространенный размер был несколько более 11 саж. в длину и $3\frac{1}{2}$ саж. в ширину. Позднее размеры расшив колебались

от 15 до 20 и 25 саж. длины и от 4 до 6 и 7 саж. ширины, при высоте бортов в 18—20 четв. и грузоподъемности, на осадке 8—12 четв., до 25—30 и даже 45 тыс. пудов, при чем обычным был размер до 17 саж. длины, при грузоподъемности до 18.000 пуд.

Размеры свыше 25 саж. были уже невыгодны вследствие трудности подъема таких судов против течения. Однако, на Волге были 3—4 расшивы-гиганта, грузоподъемностью свыше 35 тыс. пудов, но они для подъема вверх имели конные приводы. Одна из таких расшив принадлежала Звереву, другая, насколько известно, Поленову.

Рабочих на расшивах в старое время бывало очень много—на больших судах до 350 человек, но позднее, с улучшением ходовых качеств судов, количество рабочих значительно уменьшилось и состояло обычно, на судах средних размеров, из 35—60 человек, считая в общем около 4 чел. на каждую тысячу пудов груза, и, кроме того, одного лоцмана и водолива.

Стоимость судов первоначально колебалась от 150 до 800 руб., позднее—от 3.500 до 5.000 и даже до 7.000 руб., считая с вооружением (такелажем), в числе которого один коренной парус стоил 600—1.000 руб. и больше.

Служили расшивы от 7 до 10 лет.

Главнейшие пункты постройки расшив были в губерниях Нижегородской, Казанской и Костромской. В Нижегородской губ. это были—по р. Волге: Балахна, Городец, Сологузово, Васильсурск и по р. Оке: Горбатов, Избылец и др.; в Казанской губ. главным образом Козьмодемьянск и Верхний и Нижний Услоны; в Костромской губ.: Юрьево, Пучеж и несколько пунктов на р. Унже. Кроме того, расшивы строились в Елатье, Тамбовской губ. (на р. Оке), и в ряде пунктов в камском бассейне: в Чердынском, Кунгурском и Верхотурском уездах Пермской губ., на реках Кама, Колве, Варде, Чусовой и Туре.

Постройка производилась довольно примитивным образом—не только без особо устроенных верфей, но чаще всего и без всяких планов и чертежей. Судостроители в большинстве случаев были даже неграмотны, и искусство постройки передавалось от отца к сыну наглядным способом—путем непосредственного участия в совместной работе. И, тем не менее, этими неграмотными мастерами, благодаря глубоким знаниям своего дела и условий плавания, были выработаны в течение ряда лет такие совершенные формы, которые во многом остаются идеальными для волжского судоходства вплоть до наших дней.

Глубокий знаток волжского судостроительного дела Д. В. Сироткин в своей статье „Старое и новое волжских судов“ говорит о волжских расшивах следующее:

„Линии расшив были совершенны: носовая часть ложка-образной формы, корма подбористая, передние плечи—шире кормовых, и вся линия миделя, от точки наибольшей ширины носовых плеч до точки окончания миделя кормовых плеч, изображала изогнутую на наружную сторону, но эта изогнутая линия не выходила за точку наибольшей ширины судна. Все судно не имело двух одинаковых шпангоутов; передний подбор под судно мял воду под себя, кривые боковые линии способствовали правезу судна, и оно спокойно оваливалось по радиусу. Хорошие кормовые линии давали свежую струю воды на перо руля и не тащили воду за кормой ¹⁾ (см. рис. 81).

¹⁾ Газ. „Нижегородская Виржа“ 1908 г., № 64.

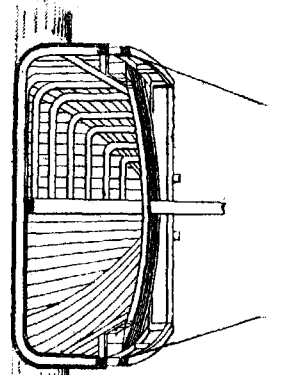
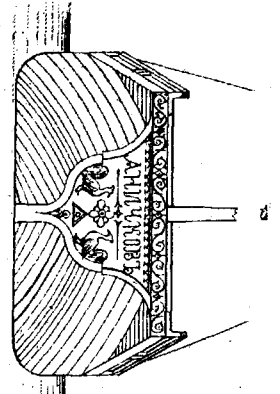
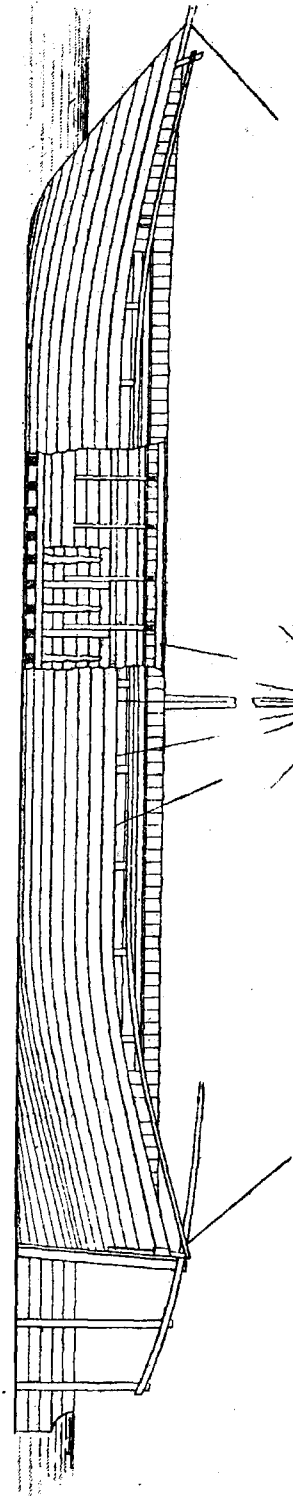
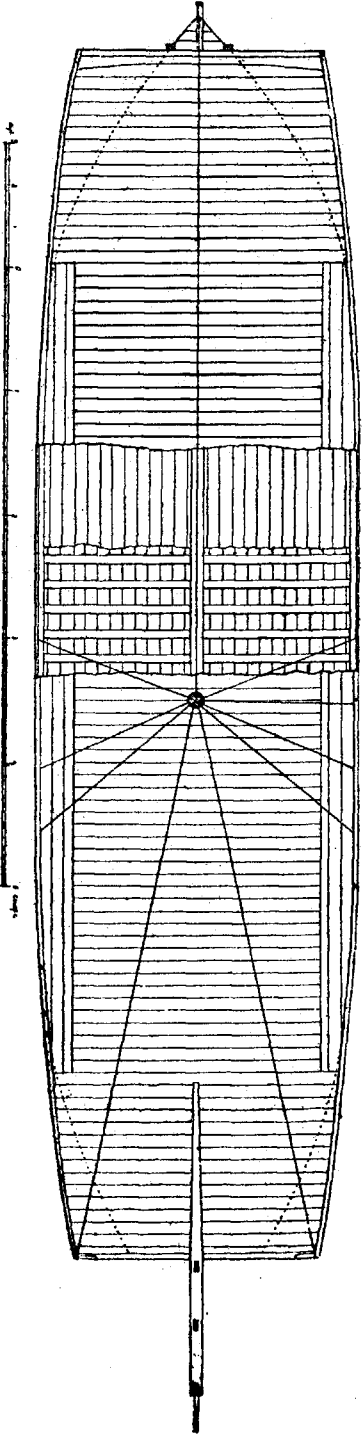


Рис. 82. Кладная (растива). Продольный разрез.

С течением времени расшивы получили очень широкое распространение по всему волжскому бассейну, особенно по более крупным и богатым грузами рекам: Каме, Оке, Суре, Клязьме, но главным образом плавали по самой Волге. В период расцвета этого плавания—в 30-х и 40-х годах XIX столетия—количество их на Волге может быть определено в грубой цифре (никакого учета судов тогда не было) до 1.000 штук.

В зависимости то от района плавания, то от груза, который преимущественно перевозился на судах, то, наконец, от некоторых конструктивных деталей судов, существовали различные виды расшив, носившие и свои особые названия. Так, были суда типа расшив, называвшиеся *коренными*, были *кладные*, *гребные* или *гребновские* расшивы, *спиртовые*, *мстерычи* и т. д.

Коренные, коренники были одни из самых крупных судов рассматриваемого типа: первоначально 15—20 саж. длины, 16—17 арш. ширины и $1\frac{3}{4}$ —2 арш. высоты ¹⁾, позднее 20—25 саж. длины, 5,4—5,6 саж. ширины и 1,1—1,3 саж. высоты, с грузовой осадкой до 6 четв. и больше, поднимавшие до 25—30 тыс. пудов. В связи с своей величиной они делались несколько более плоскодонными, чем другие виды расшив, и служили преимущественно для перевозки хлебных продуктов, вследствие чего имели сплошную, прочную палубу, на которой обычно ставилась каюта. Ходили коренные главным образом по Волге между Рыбинском и Астраханью, двигаясь вверх на парусах, лошадьми или лямкой и имея (в позднейшее время) от 65 до 70 рабочих. При ходе вниз по течению, дабы строго согласовать движение тяжелого грузового судна с течением реки, избегая как излишнего замедления, так и слишком большой скорости, опасной для него, с обоих бортов судна погружали в воду паруса, увеличивая тем площадь, противопоставляемую напору течения, а чтобы избежать дрейфования (вследствие плоскодонности судна) спускали с носа и кормы, на наветреную сторону, две доски, называемые *задоринами* и привязываемые за одно ребро тремя веревками (две по концам и третья в середине доски) к бортам судна, концы же трех других веревок, привязанных подобно первым к другому ребру досок, держали в руках и, при неправильном уклоне судна в бок, натягивали их, от чего задорины принимали вертикальное положение, и течение реки, ударяя в них, сдерживало судно,—способ, ведущий свое начало еще от времени седой старины Древнего Египта. Для той же цели употреблялись шесты, багры и так называемый *чигинь*—большой и толстый кол вроде существующей до сих пор на волжских пароходах *свайки*, который опускался с носовой части судна в наклонном положении в воду, упираясь концом в дно реки, а головой направляясь в борт судна, куда, во избежание порчи им ошвы, подкладывалась особая полущка: нос движущегося судна, ударяясь боком в голову чигиня, приводимую этими ударами в слегка вращательное движение около точки упора кола в речное дно, мягко и медленно отклонялся в нужную сторону, противоположную установке чигиня. Большую роль играли также шесты и чигинь при снятии судна с мели: попеременным взаимно согласованным действием с кормы—шестов, а с носа—чигиня, судно раскачивалось на мели, разрыхляя грунт ее и разгребая его в стороны, чем несколько углублялся фарватер, давая возможность сняться с мели.

¹⁾ „Судох. дорожник Европ. России“, изд. 1854 г. Стр. СXXXVI.

Строились коренные расшивы на Волге—около Нижнего-Новгорода, на Оке—в г. Елатье и на Унже, стоили с нови от 5.000 до 7.000 руб. и служили от 7 до 9 лет.

Происхождение названия *коренных* пытался объяснить Богославский. Он связывал его с тем, что в Астрахани эти суда „грузятся преимущественно соленою *коренною* рыбою, т. е. осетриною, севрюжиною и белужиною, и вывозят ее вверх, в губернию Саратовскую и далее,—отсюда и происходит название коренных“ ¹⁾. Но это объяснение в сущности ничего не объясняет, так как после него естественно возникает вопрос, почему же известная рыба носит название коренной, не говоря уже о том, что *коренные* расшивы, как сказано выше, перевозили главным образом хлебные товары, а не рыбу.

Обращаясь к общему значению слова „коренной“, мы находим очень широкое и разнообразное его применение. По объяснению Даля: „Коренной—к корню, в различном значении, относящийся, но более в значении переносном—основной, начальный, настоящий, первобытный“ ²⁾; мы бы прибавили к этому: главный, большой, матерой. На Волге слово „коренной“ в этом последнем значении очень употребительно: *коренной якорь*—большой, становой, на которм судно стоит; *коренной парус*—средний, большой, грот; *коренные деревья*—большие, нижние деревья сборной мачты; *коренная рыба*—крупная, матерая красная рыба летнего залива (которая плавает по глуби, по стрежню); *коренной бурлак*—взятый на всю путину; наконец, просто, *коренная*—средина или глубь реки, стрежень, фарватер.

Отсюда становится понятным и происхождение названия расшивы—коренной: это—большое грузовое судно, ходившее в корню каравана и *коренной* Волгой, т. е. глубию, фарватером реки. С таким именно значением слова „коренной“ мы и еще встретимся на Волге в применении к другим, аналогичным настоящим, случаям.

Несколько меньших размеров, чем коренные, были расшивы *кладные*, получившие свое название, очевидно, по преемству от кладных стругов. Более крупные из них имели до 10, а на Каме даже до 13 саж. длины, до 10 (на Каме до 11) аршин ширины и до 12 фут. глубины, с грузовой осадкой до 8 фут.; малые—от 5 до 7 саж. длины, от 2 до 2½ саж. ширины и до 8 фут. глубины при осадке с грузом в 4—5 фут. Подводная часть *кладных*, особенно в носу, делалась несколько более округленной, чем у коренных; палуба не редко не покрывала всю длину судна, а только средину его в виде круглого зонта; мачта, с двумя большими парусами и одним малым (балуном), на больших кладных достигала до 10 саж. вышины, на малых—до 6 саж. Кроме парусов, кладные двигались вверх по реке на шестах или бичевой, подрабатывая, кроме того, веслами, которых имели обычно по 6 пар, до 2½ саж. длиною, и проходя, без парусов, от 6 до 12 верст в день при 8—15 постоянных рабочих. Грузоподъемность кладных, первоначально бывшая от 2.500 до 5.000 пуд., в позднейшее время возросла до 10 и больше тыс. пуд. Срок службы судов был тот же, что и коренных; стоимость, еще в 1800 г. выражавшаяся всего в 350—400 руб., в 30-х гг. XIX в. достигала уже 800—1.500 руб. (см. рис. 82).

Гребные или *гребновские* расшивы,—„гребачи“, как их звали волгари,—были щегольские, красиво разубранные флагами суда, выходившие из Астрахани с рыбой тотчас по ледосплаве. Название

¹⁾ Богославский, стр. 144.

²⁾ Даль: „Словарь живого великорусс. языка“, т. II, стр. 164.

гребных исследователи связывают с бывшими гребными стругами, объясняя его тем, что эти суда, вообще, пользовались в ходу гребями веслами, а обратный путь в Астрахань совершали исключительно на гребях. Однако с таким объяснением едва ли можно согласиться: во-первых, веслами пользовались не одни гребные расшивы, а, как мы видели, и кладные, также и некоторые другие виды; во-вторых, если таким образом можно объяснить название „гребной“, то это труднее сделать в отношении другого, на первый взгляд синонимного с первым названия—„гребновский“, в сущности более употребительного среди самих волгарей, чем первое, и имевшего, вообще, довольно широкое применение в старой Руси, при чем это применение, помимо судов, практиковалось и в отношении предметов, не имевших ничего общего с судовой греблей и веслами. Так, напр., до настоящего времени сохранилось название *Гребновских песков* за песчаным островом в устье р. Оки против Н.-Новгорода, где ежегодно во время Нижегородской ярмарки устраивался рыбный и железный торг. Принимая все это во внимание, нам представляется возможным поставить в связь термин „гребновский“ с старо-русским, ныне вышедшим из употребления глаголом *гребениться* в значении чваниться, быть надменным, красоваться. При таком толковании будет вполне понятным применение названия гребновских или гребеновских, как к гордым, разукрашенным судам, бывшим действительно чрезвычайно красивыми под своими огромными парусами и с многочисленными флагами, так и к нижегородской ярмарочной пристани, расположенной посреди реки, на острове, покрываемом во время ярмарочного сезона множеством торговых палаток (может быть, в прежнее время разноцветных), разубранном также флагами и окруженном красивыми „гребновскими“ расшивами с товаром.

Спиртовыми назывались расшивы, перевозившие из Астрахани и др. низовых городов виноградные вина.

Мстерычами—ходившие преимущественно с рыбным грузом, а также с рисом и персидскими сухими фруктами, в р. Клязьму, до села Мстеры.

В других местах Поволжья широко распространенные суда типа расшив, приспособляемые для разных местных перевозок, носили и иные названия.

Больше всего на Волге было коренных и кладных расшив, так как главный тогдашний груз был хлеб, перевозимый, для отправки в Петербург и за границу, на верховые волжские пристани, главным образом в Рыбинск, который в начале XIX века сделался важнейшей хлебной пристанью на Волге.

Самое название „расшива“ объясняется исследователями различно: одни производят его от слова *шить* в общем его значении „скрепить, сколотить и пр.“; другие—от древне-волжского, специально судоходного термина *расшить* в значении уширить, увеличить, а также отделать, украсить; „Волжское *расшить посудину*,—говорит Даль,—(значит) дать ей известную ширину: *косная расшита на пять аршин*,—откуда и *расшива*; о гребной лодке—отделать и устроить уключинами, кочетками по числу весел: *косная расшита на десять весел*“, и пр. ¹⁾

Большинство исследователей примыкает к тому или другому толкованию Даля. Так, Богославский выдвигает первое из этих толкований, основываясь, между прочим, на практике северных

¹⁾ Даль: „Словарь живого великорусс. языка“, т. IV, стр. 85.

крестьян и южно-волжских рыбаков: „Название расшивы происходит, говорит он,—от слова *шить, расшивать*. Крестьяне Вологодской губ. и жители астраханских ватаг говорят: «расшивать стружок в посуду», т. е. из стружка или челнока сделать речное грузовое судно“¹⁾. Наоборот, б. Казанский округ п. с. в одном из своих изданий останавливается на втором толковании Даля, замечая, что, „спускаясь вниз по течению за грузом, они (расшивы) шли на парусах и на гребках (веслах) или, как говорили, «расшивались» веслами, отчего и получили свое название“²⁾.

К последнему толкованию примыкает русская песня, отмечающая,

Что расшита легка лодочка
На двенадцатеры веселочки.³⁾

Можно указать еще на одно объяснение, приводимое известным беллетристом-этнографом П. И. Мельниковым в одном из его неоконченных очерков „Балахонцов“, где рассказывается следующее предание, записанное автором в Нижнем-Новгороде:

„Плавал (царь) Петр Алексеевич на судах от Москвы до Нижнего. Здесь строили тогда суда новые для похода персидского. Три дня до поздней ночи сам государь с топором в руке на верфи рабатов, хороших работников жаловал, ленивых да неумелых дубинкой учил. Не было у него спуска ни генералам, ни воеводам, ни посадским людям, ни деревенским мужикам. Умел учить и лаской, и таской. Царская милость и царская гроза всем были равны.

„Видит царь—стоит на берегу Волги какой-то человек и зорко смотрит на работу. Ему лет двадцать с небольшим, лицо умное, открытое, глаза так и горят. Посмотрит-посмотрит он на судно, отвернется, да и чертит что-то на бумаге.

— Поди сюда,—зычным голосом крикнул ему царь, всадив топор в недоделанную мачту.

„Тот подошел и повалился в ноги.

— Встань. Я не бог. Не знаешь разве приказа в землю не кланяться?—И мрачная тень набежала на лицо Петрово.—Покажи, что у тебя.

„Бледный, дрожащей рукою подал он грозному царю бумагу. Петр взглянул, и лицо его просветлело. Это был чертеж судна.

— Кто ты такой?—спросил он ласково.

— Балахонский⁴⁾ посадский человек.

— Чем промышляешь?

— Да промысел у нас с тобой, великий государь, один,—отвечал ободрившийся Балахонец.—Топором кормлюсь. Суда строю.

— Доброе дело, — сказал, улыбаясь Петр. — А какие суда строишь?

— Для низового ходу, по твоему царскому указу, шмаки бешнерлеи по иноземному образцу, как нас на Балахне твои немцы учили. Только не во гнев будь тебе сказано—эти шмаки недалеко против старых насадов пошли. Вот эта посудина, что ты работаешь, не в пример способней будет, и клади против шмаков бешнерлеев прибыльнее вдвое.

— Это рейс-шифр зовется. Зачем же ты чертеж делал?

¹⁾ Вогославский: „О купеч. судостроении в России“, стр. 122.

²⁾ Каталог павильона Волжско-Каспийского судоходства Казанского округа п. с. на Всеросс. выставке 1896 г., стр. 35—36.

³⁾ Сахаров: „Сказания русск. народа“, т. 1, кн. 3, стр. 224.

⁴⁾ Из г. Балахны (Нижегородской губернии).

— Не обессудь, великий государь, вздумалось мне такую же расшиву срубить.

— Потемкин!—крикнул Петр интенданту, заведывавшему стройкой судов.

„Потемкин спешно подошел к царю.

— Слышишь, как Балахонец наши рейс-шиффы перекрестил! Расшива. Ну, коли расшива, так и будь расшива. А он дело сказал. Рейс-шифф вдвое прибыльней. Макаров!

„Государев денщик подбежал с записной книжкой.

— Пиши,—сказал Петр:—всякого чина людям, которые возят товары на низ и с низу, объявить: староманерным судам не быть, сроку им два года; как два года отойдут, те суда иссечь. Делать рейс-шиффы, чтоб и на море ход был с полной морской оснасткой. А делать не образом только, как в Твери, а самым делом, чтоб крепки были, и добрым мастерством; и сие не токмо волею, но и неволею велеть делать, ослушников штрафовать деньгами, в друго-рядь плетми, а пройдут два года—смертная казнь. Пиши указ в Адмиралтейс-коллегию. В губернской канцелярии сегодня же объявить. А Балахонцову чертеж рейс-шиффа дать. А деньги есть ли у тебя?

— Теперь нет, великий государь, да на это дело зайдем. Авось поверят!

— Займи у меня. Дать ему двенадцать рублей. Разживешься—отдашь. К каждой пасхе отписывай прямо ко мне, сколько судов на воду спустил. Прощай.

„И Петр поцеловал в лоб ретивого Балахонца.

„Одиннадцать рублевиков Кузьма Балахонец в дело положил; с них-то и зачалось богатство. А двенадцатый „царский рублевик“ берет он, как зеницу ока. И детям, и внукам, и всему своему роду-племени на смертном одре завещал он пуше всего хранить «Петрово подаренье». Оно пропадет—все пропадет.

„Царские рублевики в добрые руки попали и впрок пошли. Построил Кузьма Васильевич Балахонец в первую зиму две расшивы и продал с барышом, на другой год пяток срубил, в третью зиму двенадцать расшив начал строить... Лет через пятьдесят после «Петрова подаренья» Кузьма Васильевич, уже переселившийся из родной Балахны, гремел на всю Волгу; и ватаги астраханские у него были, и заводы-салотопни, и кожевенные заводы, и в Питер хлеб ставил, и у Макарья торговал“¹⁾.

Насколько этот рассказ отвечает действительности и насколько составляет плод художественной обработки автора, сказать трудно. Во всяком случае, пребывание Петра в Н.-Новгороде, работы его здесь на государственных верфях, осмотр всех строившихся и, вообще, бывших на нижегородском рейде судов и издание указа по поводу „староманерных“ судов,—все это является несомненными фактами. Но многое в рассказе и не согласуется с историческими свидетельствами. Так, мера наказания за „староманерные“ суда, по официальному указу, приведенному нами выше, не была так сурова, как рассказывает наш автор, а главное—в указе совершенно нет упоминания ни о каких рейс-шиффах.

Однако, Мельников не одинок в своем толковании,—его принимают и некоторые другие исследователи, писавшие о Волге, как,

¹⁾ Полное собрание сочинений П. И. Мельникова (Андрея Печерецкого). Изд. т-ва Маркс. Спб. 1909 г. Т. VI. стр. 199—201.

напр., П. П. Нейдгарт (автор „Путеводителя по Волге“ 1862 г.), производящий название расшивы от „немецкого названия *рейзешиф*, испорченного произношением“. Некоторым подтверждением такого производства может служить и действительная конструктивная связь наших расшив с голландскими коммерческими судами каботажного плавания, вроде тялков, флейтов и проч.

Нам лично кажется более вероятным первое из всех вышеприведенных объяснений названия расшивы—от слова „расшить“ в смысле расширить, увеличить в ширину. Как известно, в народной речи слово „расшива“ до сих пор употребляется для обозна-



Рис. 84. Кладнушка.

чения особенной шири и развалистости: выражения „экая расшива“, „настоящая расшива“ часто слышатся в разговорной речи в применении к полным, широким людям и к различным крупным, широким предметам. Этот признак шири, уширения и развалистости было вполне естественно ввести, как отличительный, в название судов с уширенной палубой и, вообще, выделявшихся из остальных судов своей шириной, особенно, когда они раскидывали свои огромные паруса, не редко, как отмечено выше, превосходившие размерами длину самого судна. Что это действительно так, можно видеть из сенатского указа от 28 ноября 1744 года, трактующего об астраханских рыболовных судах, ходивших из Астрахани на р. Яик (Урал) до „Гурьева городка“, и в числе этих судов о „расшивах, т. е. лодках“, на коих имеются „деланные на трубах расшивы“—уширения палуб.

Указ говорит: „По доношению Астраханской губернской канцелярии, коим объявляет на полученные из Правительствующего Сената и из Адмиралтейской Коллегии указы: что от Рыбной и Астраханской над портом контор к рассуждению о судах взяты мнения, с коих приложены копии, которыми объявлено:

1. Обретающегося при рыбных промыслах вице-президента Раевского: расшивы де и мелкие суда романовки и полубуски в Яик Гурьев городок ходить отпустить надлежит...

2. Обретающегося в Астраханской конторе над портом лейтенанта Горяинова с мичманом Лукиным:.. что из Астрахани в Яик до Гурьева городка для покупки уловной рыбы (можно ходить) на мелких судах и *расшивах, то-есть лодках*¹⁾, длиною поверху с носа до кормы не больше 7 сажений...

.. На общем же совете, по довольному рассмотрению, согласно положили следующее: для ловли в море рыбы, что, кроме лодок, никаких судов употреблять не можно, позволение дать надлежит и иметь им *деланные на трубах расшивы*"²⁾.

Как уже отмечено выше, расшивы были самыми совершенными из деревянных „ходовых“ судов на Волге, и надо искренно пожалеть, что их формы, с развитием парового судоходства, были постепенно забыты и, несмотря на многие старания воскресить их, остаются не восстановленными во всех деталях до сих пор. Некоторым приближением к ним являются ныне железные суда: морские каспийские шхуны и большемерные волжские наливные баржи-новинки, о которых мы будем говорить ниже.

Кладнушки.

Из деревянных судов Поволжья конструкция расшив больше всего сохранилась в небольших судах вспомогательного характера, носящих название *кладнушек* (очевидный отголосок названия кладных расшив) и плавающих в небольшом количестве до настоящего времени, главным образом в верховьях Волги и на р. Оке. Они строятся из соснового и елового леса преимущественно в Балахнинском (Черноречье, Козино, Городец) и Горбатовском уездах Нижегородской губернии, поднимают груза до 2.000 пудов и стоят до 1.200 руб., служба до 7 и более лет. В старое время особенной известностью пользовались городецкие кладнушки, называвшиеся иногда городецкими кладными лодками. Вообще, кладнушек строилось очень немного: так, в десятилетие 1879—1888 гг. было вновь построено всего 10 судов (см. рис. 83 и 84)³⁾.

Косовые (кусовые) и косоушки.

Другим наиболее совершенным типом судов на Волге, после расшив, был уже чисто лодочный тип—*косовых* или, по терминологии каспийских рыбаков, *кусовых*, которые нередко так и назывались *косовыми лодками*.

В зависимости от размеров и места плавания косовые различались трех видов: а) большие, по преимуществу морские, 50—60, позднее 84 фут. длины, 12—16 (позднее до 21) ширины и 8—9½ фут. глубины, поднимавшие от 3.000 до 7.000 пудов груза на осадке 4—5 фут. и плававшие главным образом по Каспийскому морю между Астраханью и Мангышлакской пристанью (почему и назывались иногда мангышлакскими косовыми лодками); б) средние, 36—40 фут. длины, 8—10 ширины и 5—6 фут. глубины, поднимавшие от 900 до 2.000 пуд. на осадке 2½—3½ фут. и употреблявшиеся преимущественно на Волге для перевозки грузов и на Каспийском взморье для ловли крупных рыб на насаживаемую в качестве приманки на большие крючья мелкую живую рыбу, почему и получили здесь название *живодных кусовых лодок*, и в) мелкие косовые или *косоушки*—небольшие беспалубные суда, упо-

¹⁾ Курсив наш. И. Ш.

²⁾ Курсив наш. И. Ш.

³⁾ Рис. 83 из стар. альбома.

требляющиеся на астраханском взморье для разездов по рыбным промыслам, а равно и повсюду на Волге.

Очень долгое время подводная часть косовых лодок делалась из долбленых осинового дерева, как это было некогда у древне-русских ладей, и в этом отношении косовые имели, очевидно, непосредственную конструктивную связь с древними ладьями, сохраняя в общем их формы в течение целого ряда веков. В Астрахани и на Каспийском море такое устройство косовых держалось почти до середины XIX в., а именно—до 1829 и 1830 гг., когда, в связи с особенно богатым ловом тюленя, давшим ловцам некоторые лишние средства, косовые стали строиться более совершенным способом—из одних досок.

Это последнее устройство таково:

Киль судна делается цельным, из одного дерева, вышиной в 9 дюймов и толщиной в 4; на передний конец его нарубаются сбоку, с уклоном до 30° и меньше, форштевень, толщиной в нижнем конце 9 дюймов и в правке 4, крепимый с килем 3-мя шпигорьями и *кнопом*—кокорой, в свою очередь скрепляемой с форштевнем и килем 4 сквозными болтами; к наружному ребру форштевня прибиваются шпигорьями же и железными скобами водорез, идущий от киля до $\frac{2}{3}$ высоты форштевня и оканчивающийся завитком или фигурой лошадиной головы или дракона; на задний конец киля ставится, под уклоном до 45°, ахтерштевень, шириной в нижнем конце также в 9 дюймов, кверху суживающийся до 5 дюймов, и толщиной в 4 дюйма, крепимый с килем так же, как и форштевень. На верхний конец ахтерштевня врубается отвесно треугольный шпигель, скрепляющийся с ахтерштевнем *кнопом* и называющийся *редькою*. На киль нарезаются, на морских косовых на расстоянии 1 фута, на живодных и речных до 2 фут. один от другого, шпангоуты—*офлотины*, состоящие из кокор и накурков и крепимые с килем сквозными заклепными болтами и между собой шпигорьями. В нижней грани офлотин (флортиберсы) по обе стороны киля, на расстоянии до 6 дюймов от него, делается канал—*глубница* для стока воды в льяло, где ставится помпа. В носу и корме поворотные шпангоуты вводятся уже по обшивке судна. Уклон носовых и кормовых батоксов делается значительный, но согласный и ровный; кривизна обводов сечений корпуса также ровная и согласная, без крупных поворотов и без излишней полноты носовых и кормовых ватерлиний. Днище судов мостится из толстых 3-х-дюймовых досок и на морских косовых обшивается еще внутри 1½-дюймовой обшивкой. Бортовая наружная ошва, обыкновенно в 6 рядов от киля, также из досок, толщиной в нижних рядах в 3 дюйма, кверху же постепенно утончающаяся до 1½ дюймов. Бимсы, шириной до 6 и толщиной до 5 дюйм., кладутся у каждого шпангоута сбоку и скрепляются с ними шпигорьями; под бимсами кругом всего судна проводится *нарубной* (на бимсы) *подбалочный пояс*, на морских косовых из брусев в 1½ фута ширины и в 3 дюйма толщины, а на живодных и речных из одной в ширину 3-х дюймовой доски. Наконец, как на морских, так и на речных косовых, кладется обыкновенно в один пояс, толщиной в 3 дюйма, бархоут. Вся наружная обшивка, а равно и палуба судна, тщательно проконопачивается и, как снаружи, так и внутри, промазывается смолой, а пазы подводной части, кроме того, залащиваются. Палуба из досок, толщиной в 2 дюйма, настиляется (обыкновенно ниже верхних концов шпангоутов, особенно в носовой части, до 1 фута)

на морских и больших речных косовых во всю длину судна, на живодных же, не доходя до кормы и носа футов на 5, при чем в корме незакрытое палубой пространство занимает придельваемым плотно к *редьке* рундуком для мелкой поклажи и сиденья на нем кормщика. В корме под палубой отводится небольшая каютка кормщику, отделяемая обыкновенно от остального трюма тщательно проконопаченной и залощенной переборкой. Равным образом проконопачивается и залащивается следующая переборка, устраиваемая между бизань-мачтою и ютом,—в отгороженном таким образом пространстве, с люком наружу, на насыпанном слое земли ставится кирпичный очаг для приготовления пищи судорабочим и помещается кашевар. Остальная часть трюма, закрываемая в носовой части также проконопаченной и залощенной переборкой и имеющая особый люк, предназначается под товар или, на живодных лодках, под вылавливаемую рыбу. На последних, кроме того, врубается в палубу большой чан с водой, называемый *садком*, для живой мелкой рыбы (воблы, тарашки, плотвы), насаживаемой на рыболовные крючки в качестве приманки или, как говорят рыбаки, для *наживу*. Время от времени вода в рыбном чане освежается посредством выкачивания застоявшейся помпами и впускается свежей через особо устроенное в днище отверстие, соединенное с чаном деревянной трубой, затыкаемой затем деревянной же пробкой.

Управляются косовые обыкновенными рулями, навешиваемыми крючьями на петли, прикрепляемые к шпигелю или редьке. Ходят морские и большие речные суда на парусах, поднимаемых на двух мачтах—большой передней (*топ*), устанавливаемой на расстоянии $\frac{2}{5}$ длины судна от форштенья, и малой задней (бизань-мачте), обычно на $\frac{1}{3}$ короче большой и устанавливаемой на расстоянии $\frac{6}{25}$ длины судна от ахтерштенья. Обе мачты ставятся прямо, без уклона, и поддерживаются бакштагами, штагами и 4 парами вант. Сверх топа на топ мачте поднимается в случае надобности малый *брамтоп*. В безветряное время суда ходят на веслах, которых бывает, в зависимости от размеров судов, от одной до трех-четырёх пар.

Вооружение больших и средних косовых состоит из 2-х якорей, весом на больших морских судах до 25 пуд., на речных от 10 до 18 пуд. и на живодных от 7 до 10 пуд. каждый, и из нескольких кругов пеньковых канатов, длиной по 100—120 саж. Число команды на больших морских судах 5—8 человек, на живодных 3—4 человека.

Строятся косовые главным образом в Астрахани и в Балахне.

Стоимость их еще в середине XIX в. определялась в 600—700 р. (с вооружением) морских и от 300 до 400 руб. живодных и, вообще, средних; позднее она значительно возросла.

При вышеочерченном устройстве косовых суда эти весьма легки и быстры на ходу и особенно хороши в сильные волнения, на больших валах. „Они хорошо лавируют, идя от ветра не более трех румбов и имея при этом весьма малый дрейф,—говорит Богославский,—немного валки, но зато на якорной стоянке, при сильном волнении или зыби, неощенены: имея форштень, уклоненный на 30° от вертикала, и носовую часть, поднятую на 5 и более футов над палубою, лодка, так сказать, непринужденно всплывает на подбегающий к ней вал, который, быв разрезан острою носовою частью, спокойно, не кинув на палубу ни одной брызги, пробегает по сторонам судна. Часто, захваченная сильным противным ветром, на глубине 100 саж., кусовая лодка бросает якорь и, сростив оба

каната, вытравливает его до 200 саж., ожидая на месте иногда два, три дня, когда ветер стихнет или переменится,—тогда она снимается с якоря и снова, не проиграв места, вступает под паруса¹⁾. За эти качества, а также за то, что косовые ходят весьма круто к ветру, каспийские ловцы, шутя, зовут их *богопротивницами*. (см. рис. 85 и 86)²⁾.

Название *косовая* объясняют различно: одни производят его от слова *косой*, связывая с технически-судоходными выражениями



Рис. 86. Косоушка.

косить на парусах, покосить, т.-е. итти косо, круто к ветру (чем, как сказано выше, и отличаются особенно косовые); другие производят от слов *кус*, произнося не „косовая“, а, подобно астраханским ловцам, „кусовая“ и связывая с ловлей белуг *на кус*, в виде кусков разрезанной рыбы или мелкой живульки, насаживаемых *на кусовую снасть* (крючки и уды). Мы, с своей стороны, более склоняемся к первому из приведенных объяснений, принимая и произношение, и транскрипцию *косовая*, как они издавна употребляются на Волге, вполне согласуясь с своим уменьшительным — *косоушка*. Ловецкое же про-

¹⁾ Богославский: „О купеческом судостроении в России“, стр. 124.

²⁾ Рис. 85 из стар. альбома.

изношение объясняется, очевидно, просто созвучием слова *косовой* с их *кусовыми* снастями и рыбной ловлей *на кус*.

Как уже отмечено выше, косовые в рассматриваемый период были широко распространены по всему волжскому бассейну, особенно среди небогатых судовщиков из крестьян и татар южного Поволжья, где на них выполнялась большая часть местных перевозок. Это естественно объяснялось как достоинствами самих судов, отмеченными нами выше, так и, в особенности, дешевизной их и выгодностью эксплуатации, которая обслуживалась нередко одной семьей владельца судна. Может быть, по этим причинам сравнительной выгоды косовых судов; может быть, потому, что косоушки шли вверх по реке преимущественно под парусом, выжидая попутного „благополучного“ ветра, они получили даже в нижнем Поволжье характерное общее прозвище *благополучных*, охватывавшее целый ряд отдельных видов косовых судов.

Наиболее важными из этих видов являются *реюшки*, *рыбницы*, *прорези* и *асламки*.

Реюшки (багроушки). *Реюшки* — прибрежные морские суда, малые косовые или, как они первоначально назывались, *тюленьи лодки* или *багроуши*, 26—35 и позднее до 63 фут. длины, 4—6 фут. ширины и 3—4 и более фут. глубины, узкие и легкие, явившиеся результатом улучшения ловецких астраханских судов после отмеченных выше 1829—1830 гг. Устройство их такое же, как и морских косовых, с разницей только в меньшей ширине, общей легкости судна, отсутствии палубы (вместо нее — лавки или полупалуба, с открытой кормой) и несколько меньшем вооружении и парусности. Бизань-мачта их выемная, с косым шпринтовым парусом, и ставится только по мере надобности. В безветрие реюшки ходят на 2—4 веслах, а по мелким местам и в камышах на шестах.

Название *реюшка* производят от местного слова *рейть* — лавировать ¹⁾ или же от *рѣять* — плавно стремиться, быстро нестись, лететь ²⁾.

При реюшке обычно держат маломерную бударку.

Рыбницы. Под именем *рыбниц* в каспийско-волжском судоходстве известны 3 различных вида судов: а) речная плоскодонная (но с большим подбором бортов) лодка, на которой перевозится с промыслов рыба, пойманная неводами; б) полупалубное, килевое, широкодонное судно, 5—6 саж. по килю в длину, употребляемое для лова рыбы в море так называемыми распорными неводами, и в) морское судно, от 16 до 24 арш. длины и 6—8 арш. ширины, поднимающее от 1.000 до 3.000 пуд. и употребляемое в море для приемки рыбы на местах улова и немедленной посолки ее, для чего на судне устраиваются особые лари и чаны, вместимостью на 2—3 тыс. пудов рыбы. Для нашей цели интересны первые рыбницы — косоушки, широко распространенные по всему волжскому бассейну, но в особенности в низовьях Воли, где они строятся в городах Царицыне, Енотаевске, Астрахани и на некоторых волжских ватагах. Размеры их в низовьях Волги от 18 до 28 фут. в длину, от 6 до 9 фут. в ширину и 1½—2 фут. в глубину. Они имеют одну мачту

¹⁾ Богославский: „О купеч. судостроении в России“, стр. 138.

²⁾ Даль: „Словарь живого великор. языка“, т. IV, стр. 91 и 96.

с косым рейковым парусом и не больше 2 человек команды; стоят чрезвычайно дешево (в 50 гг. XIX в. ценились всего по 10—15 руб., в 70 гг. до 50 р. и выше) и служат по 5—6 лет.

Прорези. Близко к косоушкам-рыбницам, как по размерам, так и по общей конструкции, стоят *прорези* (или *прорезы*)—небольшие суда, в которых перевозится живая рыба. Форштевень их с весьма малым уклоном вперед, ахтерштевень отвесный; на расстоянии приблизительно $\frac{1}{4}$ длины судна от обоих его концов делаются поперек глухие, непроницаемые для воды пере-

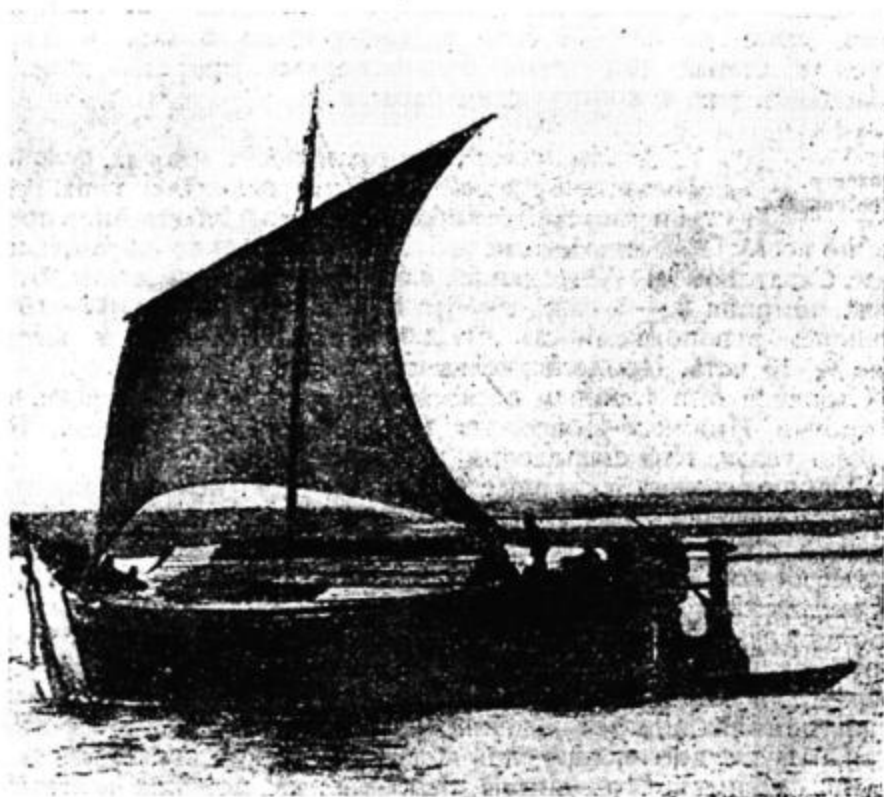


Рис. 88. Асламка.

борки, тщательно проконопачиваемые пенькой, залащиваемые и промазываемые смолой; так же укрепляется и наружная ошва в конечностях судна до водонепроницаемых переборок, между которыми, наоборот, ошвенные пазы не только не конопатятся, а искусственно расширяются, образуя продолговатые отверстия или щели, называемые *прорезями* (откуда и самое название судов) для свободного прохода воды в среднее отделение между переборками, где и помещается живая рыба.

Появление прорезей на Волге, надо думать, относится еще к более раннему времени, чем Петровский период, но первое упоминание о них мы встречаем в указе Петра от 26-го августа 1721 г., предписывавшем „всяких чинов людей прорезные суда с живую рыбою в Санктпетербург пропускать без замедления, токмо того накрепко смотреть, чтоб на тех прорезных судах иной никакой клади,

кроме рыбы и пропитания на том судне работных людей обретающихся, также и под именем таких прорезных и других никаких не указных судов на Ладожское озеро и с оною в Санктпетербург не пропускать, под опасением наказания и штрафа¹⁾.

Стоимость прорезей (как и рыбниц) была в рассматриваемый период самая минимальная, не превышавшая еще в середине XIX в. 5—10 рублей (в конце 70 гг. до 60 р. и выше). Срок службы достигал 4—5 лет.

Обслуживались они двумя человеками: кормщиком у руля и гребцом (обычно калмыком) в носовом отделении, где ставилась и мачта с косым рейковым парусом.

Позднее прорези начали делаться и больших размеров, доходивших даже до 30—35 саж. в длину и до 6 саж. в ширину, при чем и самый тип таких большемерных прорезей изменился, приближаясь уже к конструкции баржей.

Асламки (или, как произносят иногда, *асланки*)—
Асламки.
(енотавки). небольшие грузовые суда полуморского типа, распространенные особенно среди татар и плававшие в прежнее время по всему Поволжью, ныне же преимущественно обращающиеся между Саратовом и Астраханью. Размеры асламок: длина от 6 до 12 саж., ширина 2—3 саж., высота бортов (от днища) 13—18 четв. и больше; грузоподъемность от 1.000 до 5.000 пуд. и выше, на осадке 9—13 четв. Продолжительность службы 5—8 лет.

Строятся они главным образом в Астрахани, Царицыне, в селе Бор против Нижнего-Новгорода и близ села Черноречья, Балахнинского уезда, Нижегородской губернии.

Основные конструктивные черты асламок: немного наклонный наружу форштевень на заостренном носу и отвесный ахтерштевень, несколько приподнятые нос и корма, округленное дно и слегка развалистые борты. Палубный настил делается частью на носу, частью в корме, середина же покрывается только временно, смотря по перевозимому грузу. Мачты на более крупных асламках две: одна по середине судна (однодеревка) для большого паруса (топа), другая в носу — для малого (кливера); на мелких судах одна средняя. Наружная ошва конопатится пенькой; лады *подводной* части залащаются, и все судно и снаружи, и внутри, вместе с палубой и даже мачтами, смолятся. Под днище, особенно на морских асламках каботажного плавания, приделывался иногда киль, проводившийся от середины днища приблизительно до половины высоты форштевня и служивший водорезом. Управляются асламки простым рулем, навешиваемым на петлях и крючьях; водоотлив производится помпами. Состав команды обычно 3—4 человека, почти всегда из татар (см. рис. 88).

Главный такелаж асламок состоял в прежнее время из двух якорей, весом по 9—10 пудов, и пеньковых канатов, от 30 до 50 саж. длиной и до 5 дюймов толщиной. Позднее большей частью имелись 3 якоря: становой, весом до 7 пудов, и два запасных—до 5 и до 3 пуд., и несколько запасных, тонких, преимущественно бельных, снастей, длиной не более 100 саж. каждая.

Стоимость судов была, вообще, небольшая: еще в 30 гг. XIX в. асламка, вместе с вооружением, стоила всего 200—230 руб. серебром; в 50 гг. стоимость возросла до 500—1.000 руб.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. VI, № 3.818.

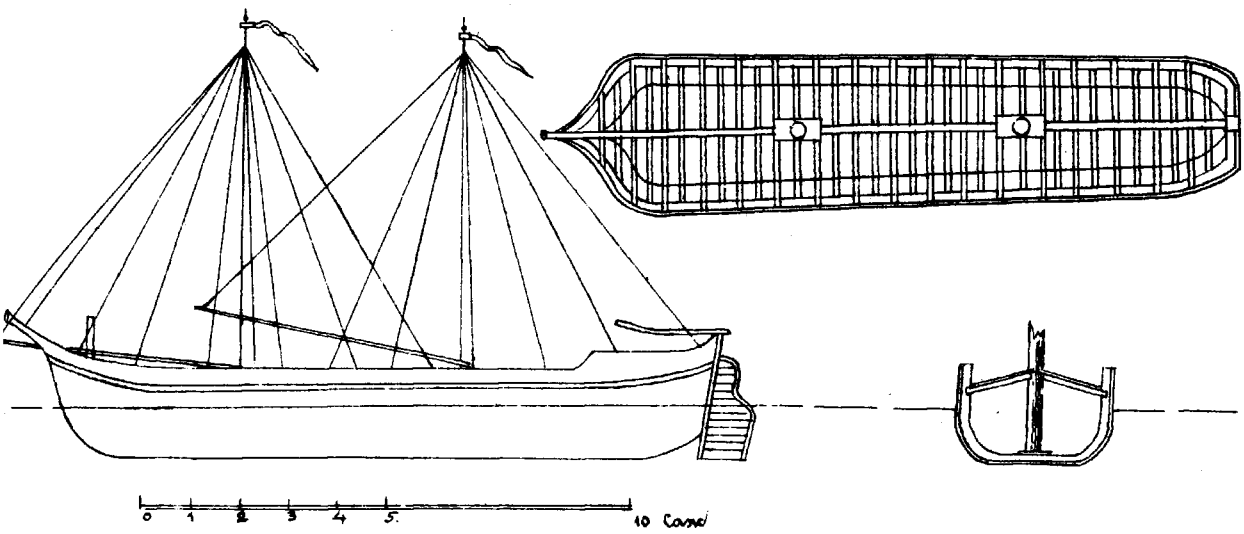


Рис. 85 Кочовая

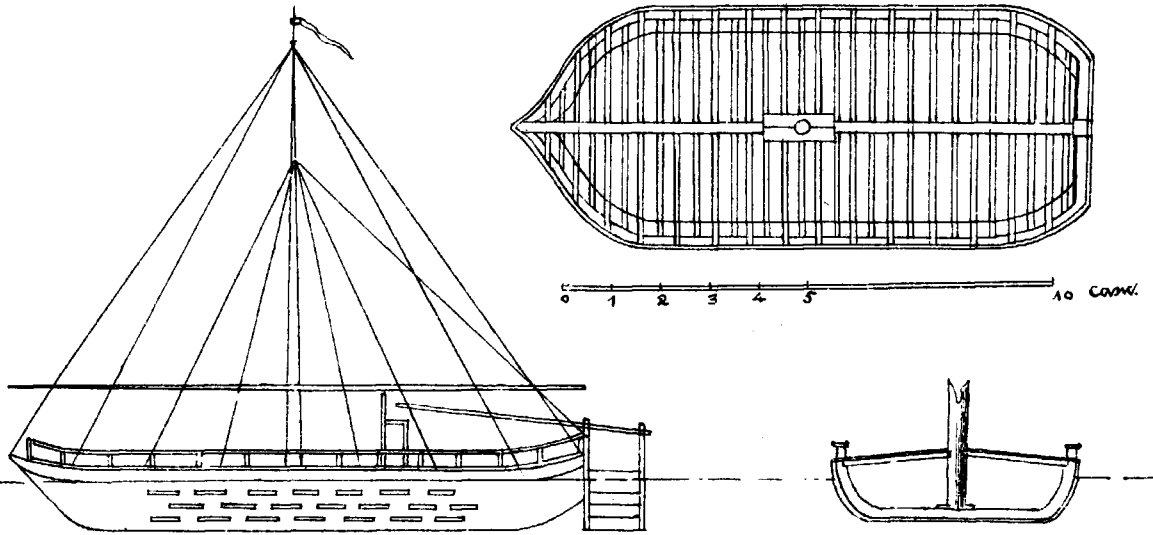


Рис. 87. Трорес

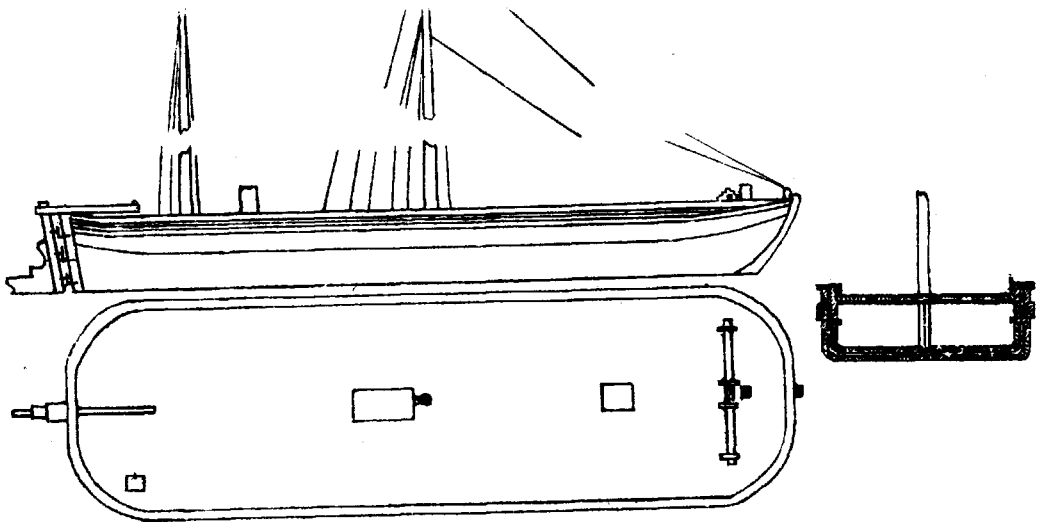


Рис. 89^а Узорная лодка



Происхождение названия асламок утерялось. Богославский говорит, что, по словам судовщиков, оно произошло „от какого-то мастера *Аслама*, который славился искуснейшим строительством этого рода судов“¹⁾. Это же объяснение вошло и в „Энциклопедический словарь“ Брокгауза и Ефрона²⁾. Штукенберг называет асламки *ослянками*³⁾, не останавливаясь совершенно на вопросе о значении и происхождении такого названия. Нам лично представляется мало вероятным как объяснение Богославского, основанное на рассказах темных астраханских рыбаков, так, равным образом, и транскрипция Штукенберга, не находящая себе никаких документальных подтверждений в письменных памятниках. По нашему мнению, происхождение названия *асламка* объясняется проще и естественнее, а

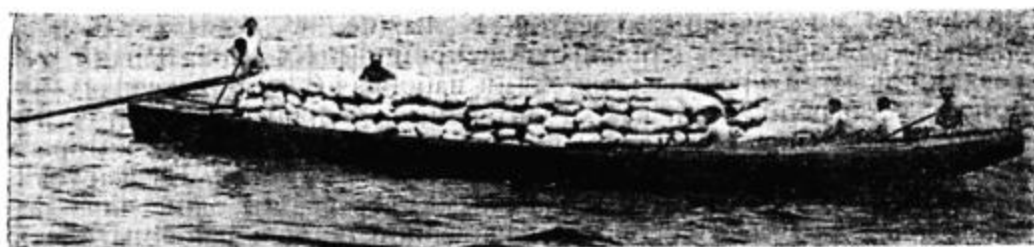


Рис. 89. Завозня (грузовая).

главное—более соответственно с происхождением, вообще, судовых названий, в большинстве случаев связанных или с конструктивными особенностями судна, или с выполняемым им основным назначением и характером работы. Татарское слово *аслам* (чуващ. *ослам*) значит барыш; *асламчи*, — переделанное в русском просторечии в *осламка*, *ослам* (или *асламка*, *аслам*), — мелочной торговец, разносчик товара по домам. Применение такого названия к мелким татарским судам, работавшим в местном сообщении по развозке разных товаров (служба нередко пловучими лавками для прибрежного населения) или по перегрузке крупных морских судов на каспийско-астраханском рейде и самой широтой своего распространения в низовьях Волги свидетельствовавшим об особой выгодности их эксплуатации, являлось вполне понятным и естественным.

Такие же суда русских низовых купцов, преимущественно ено-таевских, служившие для перевозки товаров из Астрахани в Ено-таевск. так и назывались *енотаевками*, а шедшие в верховые города с камышинскими арбузами—*арбузницами*.

Соймы.

К тому же общему типу должны быть отнесены *соймы* или, как их обыкновенно звали у нас, *сойменки*—финляндские суда, плававшие по озерам Сайме и Онежскому, а позднее по Мариинской системе, откуда они заходили и на верхнюю Волгу. Это были килевые суда, с круглым дном, палубой и мачтами, от 39 до 48 фут. длины, от 12 до 16 фут. ширины и 5—6 фут. глубины, поднимавшие от 2.000 до 5.000 пудов. Служили они по несколько лет и стоили еще в 1817 г. от 200 до 2.000 руб.

¹⁾ Богославский, стр. 139.

²⁾ Полутом 3, стр. 298.

³⁾ „Энциклоп. Лексикон“, изд. Плюшара, т. IV, стр. 350.

Завозни. Из еще более мелких судов лодочного типа в рассматриваемый период можно остановиться на *завознях*, — небольших грузовых судах, возникших, очевидно, от одноименных лодок, употреблявшихся для завоза ходовых якорей на крупных судах и, в отличие от новых, грузовых завозень, начавших местами называться *судовыми коснями*.

Размеры грузовых завозень были: длина до 35 фут., ширина 7 фут., глубина 2 фута; грузоподъемность, на осадке в 1½ фута, до 400 пудов ¹⁾.

Устраивались грузовые завозни таким образом:

На лыжню, шириной в 9 дюймов и толщиной в 4 дюйма, накладывались сверху штевни, с большим уклоном наружу, крепимые деревянными нагелями, а снаружи, кроме того, железными скобами; верхние концы штевней делались из развалистых кокор для удобства тяги через них якорных канатов. К лыжне, по лекалам или временным „фальшивым“ шпангоутам, пришивалась мочальными веревками и затем крепилась нагелями наборная (т.-е. поперечная) обшивка, устанавливаемая, как и штевни, с большим „развалом“ и скрепляемая по верху пятидюймовыми нарубными, концы которых у штевней связывались двумя небольшими огнивами. На нарубки нашивались (также обычно мочальными веревками) один или два продольных пояса из досок; пазы наружной обшивки конопатились мочалой, после чего в судно вводились постоянные кокоры — шпангоуты, подбираемые аккуратно по размерам и линиям судна (см. рис. 89).

Палуб завозни не имели, двигались помощью 2 — 3 пар весел, управлялись также одним большим веслом, укрепляемым на болту. Служили обычно не больше двух навигаций.

Из многочисленных видов разных *лодок* можно упомянуть о так называемых *озерных лодках* или *белоозерках*, — как показывает самое название, плававших преимущественно по Белоозеру, но отсюда ходивших по Мариинскому пути до Петербурга, а также спускавшихся по Шексне и на Волгу. Это были палубные круглодонные суда различной величины, с килем, мачтой и парусами, грузоподъемностью — большие до 10.000 пуд., малые до 6.000. Строились они в губерниях Тверской, Ярославской, Новгородской и Вологодской и служили по несколько лет, но, попадая в Петербург, обычно не возвращались уже в каналы. Стоимость больших белоозерок в начале XIX в. (в 1817 г.) выражалась от 1.850 до 2.000 руб., малых — от 700 до 950 рублей.

Морские лодки или боты. Кроме озерных лодок (или, просто, „озерных“), в рассматриваемый период появились заимствованные с запада морские лодки и палубные боты, в общем такого же устройства, что и белоозерки, но несколько более чистой и совершенной выделки. Размеры их на наших реках были: длина от 49 до 66 футов, ширина от 21 до 24 и глубина от 9 до 11 фут. Строились они больше на р.р. Свири и Сяси и плавали преимущественно по Онеге, Ладого и Финскому заливу, заходя

¹⁾ На Каспийском море бывали „большие завозни“ даже до 9 саж. длины, поднимавшие груза (соли) до 1000 пудов, как это можно видеть из указа от 28 ноября 1744 года (И. С. З. Р. И., т. XII, № 9078).

иногда и на верхнюю Волгу. В 1801 г. палубный бот стоил от 350 до 540 руб., в 1817 г. от 1.000 до 1.200 руб.

Русские судостроители на Свири и Сяси со временем немного изменили тип ботов, делая их несколько длиннее и, главное, ниже, мельче. Такие суда получили название, просто, свирских и сяских лодок. Размеры их были от 50 до 75 фут. в длину, от 22 до 26½ фут. в ширину и от 6 до 6½ фут. в высоту. Стоимость свирских и сяс-



Рис. 91. Галера XVII.

ских лодок выражалась: в 1804 г. от 350 до 450 руб., в 1814 г. до 500 рублей и в 1817 г. от 560 до 800 рублей.

Название *лодка* было, вообще, распространено очень широко, применяясь даже, как указано выше, к целому ряду судов описанных нами выше, напр. к тихвинкам, соминкам, романовкам и др. На ряду с тем многие суда лодочного типа, имевшие те или иные особенности в разных конструктивных деталях, получали особые названия, чаще всего по месту своего происхождения или преимущественного плавания. Из таких судов можно для примера указать на верхне-волжские лодки—*осташевки*, до 3 саж. длины и до 2 ширины; грузоподъемностью в 300—400 пуд. на осадке от 9 до 12 верш; волжские *калязинские лодки* или *калязинки*, упоминаемые в Екатерининском указе от 16 ноября 1781 года и приравняемые указом (очевидно, по своим размерам) к полубаркам¹⁾; лодки—*вязанки*, связываемые бортами по две и плававшие (обычно конной тягой) по Тверце и верхней Волге, поднимая до 300 пуд. груза.

Наконец, можно отметить сравнительно небольшие лодки, введенные в рассматриваемый период на Волге для разъездов так называемых гардкотных экипажей, т. е. береговой стражи для охраны от разбоев, от того и получивших название *гардкотов* или, как нередко произносили неправильно, *гардкоутов* (франц. garde-côte — береговая стража). Размеры их были: длина 4 саж. 2½ арш., ширина 4 арш. и высота бортов 1 арш. 12 вершк. Гардкоты вооружались обычно чугунной пушкой (см. рис. 90).

Галеры. Несколько особняком стоял тип судов, отживший уже на Волге свое время и снова воскрешенный в конце XVII в. Петром I-м, это—галеры. В 1695 г. в Москву была доставлена 32-х весельная галера, заказанная Петром в Голландии и послужившая образцом для постройки судов этого типа в Москве и Воронеже при сооружении нашего морского флота. В 1699 г. построенные галеры вместе со всем каспийским военным флотом впервые вышли в море. На „каторжную“ работу грёбли в них были посажены 269 молодых стрельцов, принимавших участие в бунте 1698 г., и 131 человек пленных турок и татар. Суда были обычного устройства голландских грёбных судов—с округленным дном, низкими бортами и двумя мачтами.

В составе русского военного флота галеры существовали около 100 лет после введения их Петром. В последний раз они упоминаются здесь в 1789 и 1790 гг. в войне со шведами.

Помимо морского военного флота, голландская галера послужила образцом для постройки и речных судов этого типа, употреблявшихся в XVIII веке,—само собой, по надлежащей оснастке,—для путешествий по большим рекам и, в частности, по Волге королеванных и, вообще, высокопоставленных лиц. Так, на них плавали по Волге и ее притокам Петр I, Екатерина II, Павел I и др.

В Казани (в б. адмиралтействе) до сих пор сохраняется галера „Тверь“, на которой в 1767 г. путешествовала по Волге императрица Екатерина II. Судно, сделанное на 12 больших весел, имеет в длину (по палубе) 154 фута и в ширину 27 фут., выкрашено зеленой краской и расписано по бортам позолоченными резными фигурами Посейдона, наяд, тритонов и др. мифологических существ; широкая корма украшена императорским гербом и вензелем Екатерины. В трюме кормовой части устроено восемь кают для ближайшей свиты императрицы, а на палубе—рубка из 8 комнат, в свое время обитых различными материями и составлявших помещение самой Екатерины (в одной из этих комнат донныне сохраняется белая, раззолоченная кровать императрицы). В носовой части, перед банками для грёбцов, были по две небольшие каютки для кухонь.

До 1804 г. вместе с „Тверью“ в Казани хранились еще четыре галеры, меньшей величины, служившие для свиты Екатерины, но они в указанном году были, по высочайшему повелению, разобраны вследствие ветхости (см. рис. 91).

¹⁾ П.С.З.Р.И., собр. 2, т. XXI, № 15279.

ГЛАВА VI.

ПЕРИОД ОТ ПЕТРА I ДО ПОЯВЛЕНИЯ НА ВОЛГЕ ПАРОВОГО ФЛОТА.

(Продолжение).

Судовой промысел и формы судоходства на Волге в Петровский период.

К концу рассматриваемого периода судоходство развернулось уже на Волге (как некогда на Северной Двине) в целый промысел, захвативший своими работами сотни тысяч и кормивший миллионы людей, на многие годы наложив свой отпечаток на население Поволжья.

Как отмечено выше, слово „судно“ в общем понятии водоходного сооружения появилось у нас еще в XI—XII в., первоначально в письменном языке. С той поры оно входило постепенно во всеобщее употребление, проникая в широкие слои населения сначала своими производными: судовой, судовщик и проч. Выражения: „судовая рать“ „судовой припас“ и им подобные, повторяясь в исторических документах последующего времени все чаще и чаще, становятся постепенно обиходными. Термин „судовщик“ появляется в XVII веке в описаниях Макарьевской ярмарки, где упоминается, что съезжавшиеся сюда со всех концов для закупки товаров местные торговцы сдавали их на доставку в разные места Поволжья „судовщикам“, то есть владельцам судов, — очевидно, уже эксплуатировавшим последние, как промышленные перевозочные предприятия. Это первое историческое свидетельство о нарождении на Волге судового промысла. Самое выражение „судовой промысел“ появляется или, вернее сказать, приобретает на Волге широкое, всеобщее употребление только в XVIII и даже в начале XIX столетия, главным образом в применении к расшивам. Долгое время сами расшивы назывались просто *судами*, в связи с чем ближайшим образом и появился термин „судовой промысел“, позднее, с распространением видового названия расшив, заменявшийся нередко выражением „расшивный промысел“.

Владельцы расшив, занимавшиеся судовым промыслом, сохраняли старое название „судовщиков“. Это были в большинстве крестьяне, преимущественно удельные, с одной стороны — более зажиточные и пользовавшиеся сравнительно большей свободой действия, чем крепостные, с другой — имевшие ближе под руками хороший строевой лес для постройки судов, которой они нередко и занимались сами. Крупный капитал не имел применения в судовом промысле, — может быть, потому, что этот промысел не давал в то время больших барышей, всего же вернее потому, что, как по новости, так и по трудности дела, он требовал обязательного личного участия судовщика или его ближайших родных и, вообще, строгого внимания и постоянного хозяйского глаза. Вот почему большинство судовщиков работало, так сказать, кустарным спо-

собом, имея всего по одной, максимум—по две расшивы, и только многосемейные промышленники, воспитавшие в помощь себе не только детей, но и внуков, заводили по 4 и 5 судов, которыми часто работали из года в год на одних определенных кладчиков. Таковы были, напр., гремевшие по всей Волге знаменитые „ходоки“ Дегтяревы (как их звали первоначально—*Дегтяри*),—большая семья, воспитавшая несколько поколений образцовых судоходцев и со временем разделившаяся на несколько ветвей, которые почти все вышли в купеческое сословие.

Во всем Поволжье насчитывалось только две—три семьи, в которых дело велось не исключительно своими силами, а более или менее на коммерческую ногу и при помощи в значительной степени наемных людей. Таковы были также широко славившиеся по Волге ярославские Константиновы (имевшие 6 расшив), городские Ноздринские, исадские Сергеевы (5 расшив) и некоторые другие. Особенной известностью из них пользовались Константиновы—четыре брата: Василий, Козьма, Константин и Иван Васильевичи, происходившие из купеческого звания и занимавшиеся доставкой разных товаров не только по всему Поволжью, но и дальше на восток. Они имели специальные транспортные конторы в Самаре, Уральске и Оренбурге. Дело их было особенно развито в период до постройки Самаро - Златоустовской и Уральской железных дорог, когда товары в названные пункты доставлялись по грунтовым дорогам караванами, на фурах и верблюдах.

Большинство владельцев крупных расшив.—коренных и кладных, — были крестьяне среднего Поволжья, начиная от Ярославля и до Казани, главным же образом так называемого Побережья—местности по правому берегу Волги, примерно от с. Кубинцева, Балахнинского уезда, до с. Пучежа. Много владельцев крупных расшив было также в Ярославле, Костроме, Городце, в окрестностях Нижнего-Новгорода и в Верхнем и Нижнем Услонах у Казани. Наиболее известными из них, память о которых сохранилась на Волге до последнего времени, были, кроме указанных выше: Полетаевы в Ярославле (имевшие очень крупное дело), Петр Акимович Константинов, родственник-однофамилец упомянутых выше бр. Константиновых, также в Ярославле, Пастуховы в Селищах—против г. Костромы, Иван Федорович Чернов в Костроме, Сорокины в с. Красном, Костромской губ. и уезда (имевшее 3 расшивы), Степан Михайлович Чернонебов в д. Абрашкине (несколько ниже Пучежа), Осип Федорович Дегтярев с сыном Федором Осиповичем в д. Бебрюхове, Балахнинского уезда, Нижегородской губ., брат его Александр Федорович Дегтярев с сыном Маркеллом Александровичем (впоследствии известным нижегородским мукомолом) в той же д. Бебрюхове, Иван Степанович Дегтярев с сыновьями Львом и Игнатием (знаменитым „Игошкой“ или „Скобелевым“, как его звали на Волге) и позднее с сыном последнего Василием Игнатьевичем в с. Юг, того же Балахнинского уезда, Николай Михайлович Лапшин в д. Пестове (рядом с Югом), Тарас Васильевич Золин в д. Солгузове (рядом с Пестовым), Осип Корнильевич Сотин (3 судна), Глазуновы и Петунины в Городце, братья Петры Павловичи Колотушкины (старший и младший) в д. Спирино (пониже Городца), Неводчиков в Жолнине, Бровкин в Черноречьи (на р.Оке), Зимин и Заворуевы в Дуденеве, Флегонт Андреевич Рукин в с. Работках (4—5 судов), Дьячковы (3 судна), Чуев и Васильев в с. Исадах, Бовины, Сусловы, Сутырины, Лебедевы и др. в Кадницах (где всего было до 50 расшив),

Баканин в Плесе (где было 9 расшив), Скороходовы, Солодовников (2 судна), И. В. Королев, Подгорнов, Смирнов, Частухин, Михаил Кузьмич Бабушкин, Леньков, Данил Иванович Модин (2—3 расшивы), бр. Николай и Сергей Ильичи Четверговы, Степан Родионович Четвергов, Ефим Кириллович Кубинин, Бизяевы—два брата, Аверьяновы, братья, Иван и Михаил Ильичи Зиновий Степанович Тарасов, Кузнецов, Урлов, Москвин, Токарев и Маслов в Верхнем и Нижнем Услонах (напротив Казани).

Наконец, свои расшивы имели крупные мукомолы, вроде нижегородских Башкировых, кинешемского А. Н. Поленова и пр.

Владельцами гребновских расшив были многие из названных же лиц. Кроме того, был целый ряд судовщиков, промышлявших специально гребновскими расшивами,—из них особенной известностью пользовались Бровкины, Каргины и Мордвинкины. Из других владельцев гребновских расшив известны Ширяевы, Шамшины, Тебины и Емельяновы из посада Дубовки.

Меньше сведений сохранилось о камских судовщиках. Одним из самых крупных владельцев здесь был, повидимому, А. П. Землянов из с. Котловки, имевший целых 8 расшив. Кроме того, широко известны были Батурины из Сарапула.

Как отмечено выше, на коренных и кладных расшивах перевозился преимущественно главный груз того времени—хлеб, следовавший с низовьев Волги на Рыбинск и отсюда в Петербург и за границу. Закупка хлеба производилась обычно зимой. С зимы же начинались и приготовления судовщиков: по зиме нужно было подремонтировать суда, съездить в низовья или в крупные торговые по хлебу пункты, каковыми были все поволжские города, начиная с Нижнего-Новгорода, за получением перевозок и т. д.

Фрахт на расшивах за хлебные перевозки с низовых пристаней до Рыбинска назначался в 18—20 коп. с пуда. Плата почти всегда получалась полностью вперед, а в обеспечение исправной перевозки судовщики отдавали владельцам грузов свои судовые билеты, т. е., иначе сказать, закладывали им свои суда.

С наступлением великого поста начиналась уже ряда бурлаков, которая производилась или в некоторых определенных пунктах—своего рода бурлацких базарах, или же в самих местах жительства судовщиков через приезжавших сюда разных подрядчиков или помещичьих и удельных бурмистров. Важнейший в свое время „бурлацкий базар“ бывал в Пучеже; кроме того, ряда бурлаков производилась: на Волге—в Городце, Черноречьи, Промзине, Кинешме, Балахне, Юрьевце, Решме, Костроме, Нижнем-Новгороде, Лыскове, Бакалде, Воротынце, Самаре, Саратове, Хвалынске; на Каме—в Перми, Чистополе, Лаишеве; на Вятке—в г. Орлове и т. д. Услонские и лысковские судовщики нанимали обычно крестьян соседних губерний—Казанской, Симбирской и Пензенской, среди которых попадал значительный процент инородцев.

„Бурлацкие базары“ в дни найма представляли из себя чрезвычайно любопытную картину. Народа съезжалось на них видимо-невидимо, а улицы и площади, где происходила самая ряда, были набиты битком, так что по ним не только проехать, но и пройти бывало крайне трудно. Бурлаки стояли сплошной массой, но по артелям. Каждая артель обыкновенно выбирала из своей среды особого подрядчика, который и вел все переговоры с судохозяевами, но, разумеется, на виду у всех членов артели. Бывало, что артель заранее назначала подрядчику, по секрету, предельную цену, на

которую он мог в крайнем случае соглашаться, но обыкновенно цена устанавливалась при самой ряде. Случалось иногда и так, что ловкий подрядчик заранее забежит к судохозяину и за хороший „могарыч“ сообщит ему настроение и намерения артели; однако надо сказать, что бурлаки как-то быстро пронюхивали об этом и обычно справлялись с изменником по-свойски, жестоко избивая его и немедленно выбирая другого подрядчика.

За рабочих из помещичьих крестьян рядились обыкновенно бурмистры и приказчики.

Нанимателю предоставлялось право выбирать людей из артели, почему хорошие судохозяева никогда не затягивали найма до вечера, когда оставался уж только бурлацкий „брак“, не нанятый с утра.

При найме судохозяином давался задаток, а рабочие в свою очередь передавали ему свои паспорта, и сделка считалась заключенной. В некоторых случаях, — обычно, когда найм происходил через посредников, — она оформлялась письменным договором, „записью“, при чем часто в таких случаях в обеспечение выполнения договора нанявшимися бралось поручительство с их более состоятельных соседей или принималась круговая порука самих рабочих друг за друга. В качестве примеров таких договоров можно указать на две сохранившиеся до нас записи середины XVII века, относящиеся: одна — к 1642, другая — к 1653 г., и представляющие из себя письменные обязательства, взятые неким Василием Обросимовым (из Лыскова) с „ярыжных“¹⁾, обязавшихся ему „итти в тягу“ — в первом случае в количестве 6 человек на астраханском судне от Самары вверх Волгою до Лыскова, во втором случае в количестве 8 человек, нагрузить в Лыскове струг запасами и товарами и сплыть на нем вниз по Волге до Астрахани. Все рабочие были наняты с „поруками“. Наемная плата установлена по первой записи — в 3 р. и 4 р. без 10 алтын на человека при „готовом (т. е. хозяйском) хлебе и харчах“. Во второй записи сведений о плате не уцелело, но продовольствие предусмотрено денежное: „на хлеб и вологу“²⁾ по 1 рублю на человека; при этом часть наемной платы, по обычаю, была выдана вперед.

В случае неисполнения кем-либо из нанявшихся своих обязанностей, воровства или бегства с судна, за него отвечали поручители, возмещая хозяину понесенные им от этого убытки и уплачивая в двойном размере сумму, выданную в задаток. В свою очередь хозяин обязывался: выдать условленную наемную плату сполна, если даже судно не дойдет до места назначения по случаю заморозков, не заставлять рабочих выгружать судно и не делать вычетов за износ и порчу лык, канатов и других судовых снастей, а в случае заболеваний рабочих в пути ссаживать их не иначе, как в городах, но с заменой заболевшего, на его счет, другим рабочим. Сам наниматель рабочих Обросимов в первой записи назван приказчиком, во второй „торговым человеком по ярыжных“³⁾.

Очень интересна рядная запись судорабочих, выданная 13 сентября 7208 (1699) г. астраханским приказчиком одного из крупней-

¹⁾ *Ярыга, ярыжка* — в старину низший служитель полиции, в народном обиходе — пьяница, шатун, беспутный; в некоторых местах (как и в данном случае) общее название работника, бедомяного батрака, живущего по чужим дворам и характеризующего, вообще, отрицательно.

²⁾ Волога — на с-в. привар, подболтка, похлебка (по преимуществу скоромная).

³⁾ *Н. Калачев*: „Артели в древней и нынешней России“ (1864 г.), стр. 8.

щих капиталистов и предпринимателей конца XVII века Клима (Климент) Прокофьевича Калмыкова, более подробно рисующая условия найма и обязанности судовых рабочих. Записью было нанято 24 человека на „хозяйский стружок“ Калмыкова—„итти из Астрахани вверх Волгою рекою до Саратова города или до зимовья“. Все наняты с „поруками“, при чем за одного рабочего поручились даже три человека. Состав поручителей очень разнообразный; больше всего среди них „посадских людей“,—очевидно, соседей нанявшихся,—но есть поручители и из самих рабочих, есть несколько „кормщиков“, наконец, есть один „патриарш служебник“ и также один „садовник“. Поручители принимали на себя полную ответственность за все „протори и убытки“, которые причинят рабочие „хозяйскому судовому промыслу“, вплоть до излишнего простоя судна. Ряда установлена „по два рубля с четвертью“ на человека „на свой наймитов хлеб и харч“, при чем при ряде „они наймиты задатку взяли из той своей ряды по половине и с харчевыми“.

Обязанности рабочих определялись таким образом:

„И взяв им наймитом за нашими поруками задаточные деньги притти к тому их стругу и струг вычистить и высмолить и лубьем настлать и дерево ¹⁾ поставить и оснастить и снасти всякие по стругу розвести и нагрузить тот их хозяйский струг всякими их хозяйскими товары полным грузом по их хозяйскому велению и лубьем накрыть и кочеты и на шести поделать и, со всем убрався, итти им наймитом на том их хозяйском стругу из Астрахани вверх Волгою рекою до Саратова города или до зимовья во всякой волжской ходовой работе (:) шести и по канату и в гребле—где как погодится. А буде тот их хозяйский струг, идучи на верховом ходу или на парусном поносе, где на мель или на кость ²⁾ станет и с мели не перейдет—и им наймитом из того струга всякий их хозяйский товар на берег выгружать бережно и, перешед мель и поставя струг на ходовой воде, и с берегу тот товар погрузить в тот струг по прежнему бережно и итти по тому ж до Саратова города или до зимовья. А буде тот их хозяйский струг, идучи на верховом ходу или на парусном поносе, волною потопит или на кость проломит или воровские люди струг прорубят и тот их хозяйский товар потопят без остатку—и им хозяевам на них наймитах задаточных денег, а им наймитам на них хозяевах достальных рабочих денег друг на друга не спрашивать. И будучи им наймитом в той работе, никаким воровством не воровать, не пить и не бражничать, зернью и в карты не играть, вином и табаком не торговать и их хозяев не покрасть и покрадчи не сбегать и тому их хозяйскому струговому промыслу простою не останавливать и в том никакого убытку не доставить... А буде где тот их хозяйский струг зазимует, и им наймитам ждать оттепели двенадцать дней, а буде оттепели не будет—и им наймитам делать зимовье и тот товар из того струга выгрузить, а достальные деньги взять на городе. А за огурство ³⁾ и за воровство смирять ему хозяину их наймитов всяким смиреньем, смотря по вине“ ⁴⁾.

В приведенных условиях особенное внимание обращает на себя последний пункт—о праве судовладельца „смирять“ рабочих за проступки, т. е. подвергать их телесному наказанию. И это из-за 2 руб.

¹⁾ Волжское название мачты. *И. Ш.*

²⁾ Камень. *И. Ш.*

³⁾ Лениость, отлынивание от работы. *И. Ш.*

⁴⁾ „Труды Нижне-Волжск. области. научн. об—ва краеведения «Истархэт», б. Саратов. о—ва истории, археологии и этнографии“, вып. 34, ч. II, стр. 22—23.

с четвертаком, при трудной и тяжелой работе в течение нескольких недель на своем содержании!.. Небезынтересно, кроме того, отметить отсутствие обязательства судорабочих защищать товар и судно от разбоев,—очевидно, это считалось в условиях времени совершенно невозможным.

Наконец, через полвека слишком после приведенной рядной записи условия найма судорабочих еще более уточняются и детализируются, как об этом можно судить по отчету чиновника б. министерства внутренних дел Ив. Вернадского в 1857 г., при чем договором найма устанавливаются уже некоторые определенные нормы работы.

Договор, заключенный в июле 1856 года в Нижегородской судходной расправе, говорит об обязательстве нанятых рыбинским мещанином Иваном Федоровичем Шаплевским лопмана, водолива и судорабочих „за условленную с ним Шаплевским цену, показанную у сего договора в особом реестре, собственную его, Шаплевского, расшиву, состоящую ныне Балахнинского уезда при с. Никольском Погосте, являсь на оную немедленно, убрать надлежащим образом к низовому сплаву и сплавить оную вниз по р. Волге Николаевского уезда до с. Балаково и там, по сделании.. мостков, погрузить в оную расшиву из показанных хозяином амбаров разным кулевым и насыпным хлебом количество оным хозяином определенное, по нагрузке же того судна к верховому ходу взвести... оное вверх по р. Волге до г. Рыбинска или пристаней оного с наивозможной поспешностью, не просыпая без работы ни в каком случае утренних и вечерних зорь. И при том в работе сей должен он, хозяин, иметь рабочих на его, Шаплевского, судне на каждую 1.000 пудов груза по 5 человек, во время же следования судна всемерно нам наблюдать, чтобы по нерадению или лености и пьянству одного или многих из нас судно праздно не простаивало и отнюдь не подвергалось ни малейшей задержке, а в особенности когда случится для ходу попутный благополучный ветер; равно и каждому из нас судорабочих ни в каком своеволие не вдавляться и быть в полном послушании у него хозяина, Шаплевского, или у того, кому та расшива от него поручена будет; при нанесении судна на мель или на каменистые грунты должны мы немедленно оное снимать и следовать вверх без промедления, и ежели где-либо встретится мелководье, в таком случае погрузить нам кладь с означенной расшивы Шаплевского в купленные или нанятые хозяином, Шаплевским, паузки, за которыми ходить нам, куда от него приказано будет, с платою им на харчи каждому из нас 15 коп. серебром в день. Сверх того, если с судном последует такое от потопа несчастье, что не будет никакой возможности оное спасти, в таком случае обязаны мы со всевозможным старанием провести оное к берегу, воду из него отлить, кладь выгрузить на берег, на удобное и безопасное от воды и огня место, подмоченную пересушить, пересушенную же обратно погрузить в то или другое судно и следовать до места назначения, не требуя от хозяина за то никакой себе прибавки сверх условленной по реестру ряды. От огня иметь нам крайнюю осторожность, а потому и табаку отнюдь никому из нас на судне не курить, но если лопман из нас по какой-либо самонадеянности в попутный ветер или в другом каком бы то ни было случае подвергнет судно от себя повреждению или совершенной гибели, то он и должен отвечать за свою вину по законам, мы же, если не будем участвовать в его поступке, то за сие и отвечать не должны; от

нападения воров и разбойников судно хозяина и его капитал не ослабно оберегать, под опасением, каждому из нас; если кто из нот притворно захворает, в работе будет ленив или сварлив, или ас-работы отлучится или сбежит, или даже ежели что-либо хозяйское украдет, или захворает, таковых от худых поступков и неповиновения должны мы настоятельно удержать, к побегу с судна никого и ни в каком случае не допускать, а за неспособность и непослушание волен он, хозяин, нанимать на наш счет других, за украденные же кем-либо из нас вещи у хозяина должны мы платить нашу собственность; по прибытии же нашим с судном Шаплеевского в г. Рыбинск судно поставить, а припасы в нем, пересуша, убрать на показанное место и тогда с хозяином или его доверенным учинить расчет и по получении себе обратно паспортов быть от работы и обязанности по сему свободными; всю же вышеописанную работу на судне производить на наших харчах, на покушку которых на наш счет обязан он, хозяин Шаплеевский, при судне иметь достаточное количество денег, которые в небытность свою при судне должен поручить, вместо себя, своему посланному; больных рабочих оставлять не иначе, как в городе, селе или деревне или в каком-либо другом жилище, которого и отдать на руки начальнику или старшему того места, где будут оставлены, учинив с ними законный расчет, в чем сей приговор, ручаясь друг по друге поручками, и дали и должны соблюсти предписанные в нем обязанности во всей законной точности свято и ненарушимо. в том и подписуемся" ¹⁾.

По найме судорабочих на „бурлацких базарах“ совершенные сделки неизменно спрыскивались основательной выпивкой за счет хозяев, а затем нередко и в складчину—на медные копейки самих бурлаков и полученные ими задатки,—к вечеру вся бурлацкая масса бывала обычно пьяна „до положения риз“.

Известный механик-самоучка П. А. Зарубин, сам занимавшийся в молодые годы „расшивным промыслом“ на Волге, так картинно описывает ряду бурлаков в своем интересном романе-автобиографии „Темные и светлые стороны русской жизни“, составляющем в настоящее время довольно большую редкость на нашем книжном рынке:

„Василий Иванович ²⁾ вышел на базар и прямо отправился в толпу бурлаков, которые, по его синему халату и малаканскому кушаку, также и по особенным манерам, тотчас узнали, что это хозяин ³⁾).

„Они раздвинулись, дали ему место и опять сомкнулись в кружок. Лицом к лицу к нему выступил для прения подрядчик, который на этот раз был в новых барановых рукавицах. Василий Иванович тоже был в рукавицах, но совсем другого обихода—в мурашкинских ⁴⁾).

„Хозяин сначала окинул весь круг глазами, чтобы посмотреть, какова артель, которая его окружила. Артель оказалась молодец к молодцу...

— Что, ребята, нет ли охоты порядиться из Самары?—начал он.

— Как не быть? Затем вышли, чтобы рядиться,—ответили бурлаки в несколько голосов.

¹⁾ „Журнал М-ва Вн. Дел“ 1857 г., № № 4 и 5.

²⁾ Судовщик, герой рассказа. *И. III.*

³⁾ Бурлаки каждого поставщика, вообще, называли хозяином. *И. III.*

⁴⁾ С. Мурашкино—известный центр кожевенного производства в Нижегородской губ. *И. III.*

- Так вот у меня из Самары, ребята, давайте рядиться.
- Доброе дело,—ответили бурлаки.
- Из Самары, так из Самары.
- Рядись, дядя Тихон,—прибавили они, обращаясь к подрядчику.
- Отчего не рядиться, рядиться можно,—ответил дядя Тихон, поправляя свои рукавицы.
- Ну так что станете просить, ребята?—спросил хозяин.
- А по сколько человек на тысячу?—спросил в свою очередь подрядчик.
- Знамо дело, по 4 человека,—ответил хозяин.—У нас брат не как у Кулакова, мы шишляться не любим,—прибавил он с важностью.
- Бурлаки изъявили видимое удовольствие на то, что хозяин не любит шишляться.
- А много ли у тебя расшивка-то поднимет?—спросил подрядчик.
- Двенадцать тысяч,—ответил хозяин: расшива, значит, самая подходящая.
- А глубока ли полным-то грузом?
- Да четвертей девяти не больше..
- Не было бы с полуаршином,—заметил кто-то из артели.
- Мы, любезный, пустяков говорить не любим,—отвечал хозяин, видимо недовольный сделанным ему замечанием.
- Ну, так почему же давать-то станешь?—начал опять подрядчик.
- Послушаем, что станете просить,—отвечал хозяин.
- Да по нынешним кладям по 70 рубликов надо бы взять,—сказал, не думая, подрядчик.
- У... у... у!..—произнес Василий Иванович протяжным тоном.
- От тебя не слышали,—продолжал подрядчик;—мы запросили много, так ты давай мало.
- Да по моему, ребята, чем говорить долго пустяки: полста рубликов можно посулить, а больше подумаем.
- Раздашься, так дашь и больше,—заметил кто-то из артели;—на это, брат, нынче уж не поймашь.
- Да ведь надобно, ребята, говорить дело, а без дела нечего и говорить: воду толчи, вода и будет. С рубликом, если хотите, дам, а больше погожу: что бог даст.
- „Василий Иванович, важности ради, выражался всегда в рядной цене особенным манером. Он думал, что его сочтут за это самым ловким человеком.
- Коли ты стал прибавлять, так и мы сделаем уступку,—начал подрядчик: вот тебе без пары семьдесят!—и подрядчик весело хлопнул хозяина по руке своей бараньей рукавицей.
- „При этих словах откуда ни влетели подрядчику в голову три порядочные плюхи. Подрядчик немного смялся.
- Что же это за озорничество, ребята?—заговорил он довольно сердито, оборотясь к артели и поправляя свою шапку: коли я плох, так пусть другой рядится, а бить вам меня не след, вот что...
- Ты рядиться то рядись,—вскричали в несколько голосов из артели,—да только знай край да не падай: уступай, значит, поменьше.
- Да как же это драться-то можно?—продолжал все еще разобиженный подрядчик,—драться вам, ребята, не приходится, не довлеет; за это ответите, вот что:

— А ты уж за всякой-то мухой с обухом не гоняйся,—заметил из артели один бурлак, по имени Данило, а по прованию Верей, мужчина преогромный и сильный;—ведь тебя бьют, ума, значит, дают. Делай-ка вот дело-то: говори с хозяином-то,—продолжал Данило и с этим словом схватил подрядчика за плечи, повернул его к хозяину лицом к лицу и снадобил порядочным подзатыльником, только уж не в ссору, а в шутку.

Подрядчик снова поправил шапку, почесал немного в затылке и опять начал рядиться; только выступал уже понемножку. Хозяин надавал 55 рублей и больше не стал прибавлять, вышел из круга. Пройдя шагов 30, его обступила другая артель, и ряда началась снова.

„Подрядчик другой артели запросил 72 рубли; хозяин похлопал с ними рука об руку раз десяток, надавал 57 рублей и перешел в третий круг. Так переходил он из одного круга в другой почти до самого вечера. Много уже было поряжено артелей; но Василий Иванович все еще крепился в цене. Наконец, порешился он с первой артелью по 62 рубля; только народ был уже далеко не такой, какой был с утра. Прежние бурлаки разошлись по другим артелям, которые порядились раньше.

„Хорошие хозяева в ряде бурлаков никогда не мешкают, потому что из большой массы народа удобнее выбрать хороших работников.

„Бурлаков переписали в реестр и дали по небольшой части задатка, под расписку сельского начальника, который вместе с тем обязался выслать хозяину паспорта.

„Каждый хозяин купил для своей артели вина: иной ведро, иной полтора, смотря, конечно, по величине поряженной артели; Василий Иванович для своей артели купил ведро. Артели разместились отдельными кружками: кто на дворе, кто на улице, кто на обрубке, и принялись пить вино.

„Вино обыкновенно стояло посреди круга в ведре; из которого десятник или подрядчик черпал стаканом и подчивал поочередно каждого бурлака. Кто не пил вина, тот очередной свой стакан подносил какому-нибудь своему пьющему приятелю.

„Первый стакан начинался с хозяина. Если же хозяин не пьет, то бурлаки просят его хоть взять от них стакан в руки и поздравить их с благополучной рядой.

„Стакан обошел артельный круг два раза, и бурлаки повеселели. С третьего стакана принялись они во все горло петь разные песни, каждая артель—свою.

„Кто в складчину?—прокричал внезапно Данило Верей, когда заметил, что в ведре не оказалось уже ни капли.—По гривне!—продолжал Верей повелительно, вставши со своего места, и первый положил в шляпу гривну.

— По гривне, так по гривне!—прокричали в несколько голосов из артели, и все торопливо принялись развязывать свои кошельки. От складчины не отказались даже и те, которые не пили вина. Бурлаки собрали еще на полведра и принялись распивать его с прокладой.

„Между тем веселые ребята, сдвинувши свои шапки на бекрень, начали шутить и подходить к другим артелям для того, чтобы поострить немного друг над дружкой.

— Вишь, каких хватов набрали,—заговорил с насмешкою Андрей,—подошедши к кружку из другой артели и показывая на малорослых и молоденьких бурлаков.

— Как на низ-от, ребята, поплывете, так не забудьте же сосками запастись, а то ведь ребятишки-то заревут! ха... ха... ха...

— Они парус на соски-то изрежут,—сострил другой парень той же артели, из которой был Андрей.

— А Яшка-то вот в кормилки пойдет,—прибавил, смеючись, Андрей, указывая на одного широкорого парня.—Кокошник тебе, Яшка, купят. У нас, у господ, кормилка-то все в кокошнике ходит; рожа-то этака же лупанда: две капли воды Яшка. А уж бороду-то, брат Яшутка, опали, жалеть-то нечего... А вы, ребята, покармливайте, Яшутку-то хорошенько,—прибавил Андрей, обращаясь к артели,—а то ведь он и молока не станет давать...

— Ты брат, ступай, куда идешь!—заговорил Яков, видимо разобуженный насмешками Андрея.—Мимо нашего двора дорога столбова; проходи, значит, мимо, а не то, брат, смотри... держи ушки на макушке...—и Яков погрозил Андрею пальцем.

„При последних словах Якова вся артель так и залилась хохотом, и бог знает над чем. Последние его слова показались им до того смешными, что из всей артели не выдержал ни один человек, чтобы не захохотать во все горло. А Никитка Горбатой, с огромнейшими на выкате глазами без всякого выражения, так и помирал от смеху при каждом Яшкином слове. Поджав свой живот обеими руками и покачиваясь от надсады взад и вперед, Никитуха от смеху только и мог произносить: „Ой, Яшка! ой Яшка!.. Яшка, не выдержи—умру“!..

„Этот неистовый хохот озлобил Андрея страшным образом. Молча он подошел к артели, обошел половину круга и мимоходом пнул Якову в спину носком сапога. Тот вскочил во мгновение ока и залепил Андрею плюху. Андрей, поплевав в кулак, ответил Якову тем же. Яков чуть только не слетел с ног.

— Робя! наших бьют!—вскричали из кружка артели, к которой принадлежал Яков, и тут же вскочили несколько человек и бросились за Андреем.

Андрей хотел было улизнуть под защиту своей артели, но его догнали и начали порядком тузить в виду его артели.

— Робя! Андрюшку Самусу бьют, не выдавай!—закричали из Андреевой артели.

„В ту же мунуту вскочила другая артель и бросилась на преследователей Андрея.

„Две артели вступили в бой.

„Сначала бурлаки действовали—было с разбором: шла, как водится, артель на артель; а потом сделали такую схватку, что колодили всякого, кто попадет под руку. Немного погодя пристали к драке и из других артелей, а потом взбунтовался почти весь базар. Рассвирепевшие бурлаки щелкали друг друга без всякого разбора. Схватка была ужасная, тем более, что не видно было неприятельских сторон, а каждый бурлак в отношении к другому был неприятель...

„Сражение кончилось к десяти часам вечера, но оханье и стоны продолжались до полуночи“¹⁾.

При ряде бурлаков не обходилось иногда и без обмана, особенно, если рядились крепостные люди через бурмистров и старост, которые пускались на обман для больших выгод своих бар, а не-

¹⁾ П. Зарубин: „Темные и светлые стороны русской жизни“. СПб. 1872. Т. I, стр. 250—261.

редко и своих собственных. Обман обыкновенно заключался в том, что приводили на базар рядиться здоровых и крепких бурлаков, паспорта же отдавали других—малосильных или больных, которые и являлись потом на судно на досаду и горе хозяина.

Тот же старый волтарь Зарубин рассказывает об одном таком случае:

„Еще с осени стали носиться слухи о дорогих поставках будущего лета: так точно и случилось. Год этот для судопромышленников был чрезвычайно выгоден, так что, кто имел у себя даже маленькое суденышко, и тот в этот год успел сколотить себе капитал. Сначала снимали клады из Самары до Рыбинска по 65 коп.¹⁾ с пуда, а потом вздорожали они еще более, так что Пелагее Петровне²⁾ удалось тогда взять поставку тоже из Самары до Рыбинска по 70 коп. с пуда. „Уж как ни валяй,—рассуждала она самоодовольно,—а от этой путинки останется тышняга другая, третья“...

„При дорогих поставках, конечно, вздорожали и рабочие. Хорошую артель из Самары нельзя было порядить дешевле 80 руб.³⁾ Пелагея Петровна, надеясь на свою расторопность, рассчитывала однако же порядить бурлаков не дороже 70 рублей“.

И, действительно, ей удалось порядить артель по 70 руб. из „графских“ крестьян соседней помещичьей вотчины, которых все обегали, как „известных мошенников“.

„С торжествующим лицом шла она с базару, впереди огромной артели бурлаков, которых она порядила.

„Вся артель ввалила за Пелагеей Петровной на двор для переписки и для вручения ей паспортов...

„Бурлаки; действительно, оказались молодец к молодцу. Так как их ввалилась на двор тьма тьмушая, то Пелагея Петровна выбирала из лучших лучшего.

— Давай этого!.. давай вот того!.. Этого не надо—стар!.. этот больно молод!..—покрикивала только она при переписке артели...

„Переписав бурлаков в реестр, Пелагея Петровна, как водится, получала от них паспорта.

— Как тебя зовут?—спросила она первого бравого детину, рассматривая его паспорт.

— Иван Федулов,—ответал детина, переминаясь с ноги на ногу и смотря в сторону.

— Из какой деревни?

— Из Починка,—ответил детина.

„Пелагея Петровна посмотрела в паспорт,—оказалось верно.

— А тебя как зовут?—спросила она другого здорового парня.

— Трифон Вавилов,—ответил бурлак.

— Из какой деревни?

— Из села Воскресенского.

— Так!—произнесла Пелагея Петровна, посмотревши в паспорт и отбросивши его в сторону.

„Таким образом, из предосторожности, перебрала она всю артель, внимательно рассмотрела вотчинные печати, приложенные к паспортам, месяц и число, когда они выданы, даже собразила подпись руки вотчинных начальников. Удостоверившись в исправности пас-

¹⁾ Ассигнациями. *И. Ш.*

²⁾ Судовладелица, мать вышеозначенного Николая Ивановича. *И. Ш.*

³⁾ С человека,—тоже на ассигнации. *И. Ш.*

портов, она выдала бурлакам задатки, по тридцати рублей на каждого, всего тысячу восемьдесят рублей. В задатках расписался даже графский бурмистр, потому что без этого Пелагея Петровна, как напуганная немножко нехорошим отзывом о графской вотчине, не хотела выдавать и задатков.

„Оформив таким образом дело, Пелагея Петровна распустила бурлаков по домам, наказав им строго на строго, чтобы они ко времени были готовы.

— От людей не отстанем,—ответили бурлаки,—как люди, так и мы.

— Этакой-то артели, ребята, за людьми шляться нечего,—заметила самодовольно Пелагея Петровна, любуясь на свою артель,—надобно, что бы на нас люди глядели, а не мы на людей.

— За семьдесят-то рублей наняла, да хочет, чтобы на нас еще и люди глядели!—проворчали бурлаки, как будто про себя,—поглядят, бог даст, полюбуются...

„Слышала или не слышала Пелагея Петровна эти слова—неизвестно, но только возражения никакого не сделала.

— Между тем весна приближалась... Волга заводянеда и начала прибывать значительно. У расторопных судовладельцев сошлись уже бурлаки, и на судах обнаружилась страшная деятельность. Бойкие судопромышленники с поспешностью приготавливали свои суда к сплаву. Стали понемножку собираться бурлаки и к Николаю Ивановичу или, вернее, к Пелагее Петровне; только почему-то оказались не молодец к молодцу, а просто старый да малый, как называется—обой. Пелагея Петровна так и взволновалась.

— Да чьи это вы, ребята?—спросила она грозно бурлаков, которые к ней явились.

— Да графские, матушка,—ответил один мозглявенький мужичек, сняв из почтенья шапку.

— Да я ведь не вас рядила?—спросила с изумлением Пелагея Петровна.

— Оно, родима, как бы тебе сказать... кого же ты рядила, что не нас?—ответил старичек, заминаясь:—мы все тут были, как ты нас переписывала; я вот тамotka и стоял...—И старичек указал на то место, где он стоял.

— Как! Господи помилуй,—„кого рядила“, разве я не помню кого рядила?—произнесла Пелагея Петровна довольно гневно:—чай я сама народ-от выбирала, этаких-то ни одного не было во всей артели... Ты чей, мальчишка? зачем ты здесь?—крикнула она вдруг на одного невзрачного парнишку, который стоял перед самым ее носом и больше всех тарасил на нее глаза.

— Да я тоже графский—ваш бурлак,—ответил не без робости парнишка, попятившись немножко назад,—я вот здесь-то тогда и стоял...

— Да что вы это!—„тамotka“ да „здесь-то“!—перебила Пелагея Петровна, передразнивая с досадою бурлацкие выражения,—морочить что ли меня вздумали? Господи помилуй!... Николай, подай-ко мне сюда ихние-то паспорта,—прибавила она, обращаясь повелительно к Николаю Ивановичу,—посмотрим, кого я порядила.

— Посмотрите, матушка, без сумления будет нам и вам,—подтвердил старичек самым простодушным тоном.

„Николай Иванович принес паспорта и подал их своей матери.

— Ступайте сюда все!—вскричала грозно Пелагея Петровна бурлакам, разбирая между тем их паспорта.

„Все бурлаки собрались в кучу и подошли к Пелагее Петровне.

— Ну, где Иван Федулов?—крикнула она, оглядывая глазами всю артель.

— Я!—отозвался тоненьким голоском невзрачный парнишка, выступая немного вперед.

— Как, господи помилуй, ты! Да из какой ты деревни?

— Из Починка,—ответил парнишка.

— А сколько тебе лет?

— Не то пятнадцать, не то шестнадцать,—ответил парнишка неопределенно.

„По паспорту оказалось Ивану Федулову, деревни Починка, 16 лет, что, впрочем, разобрать было довольно трудно. Пелагея Петровна всплеснула только руками.

— Трифон Вавилов?—снова прокричала она, рассматривая другой паспорт.

— Я, матушка. здесь-тко,—отозвался старик.

— Сколько тебе лет?

— Не знаю, матушка, в паспорте-то, чай, означено.

„Трифону Вавилову по паспорту оказалось шестьдесят два года.

„Проверивши таким образом паспортов с десять, Пелагея Петровна швырнула их от себя и с отчаянием всплеснула руками.

— Ах, разбойники! ах, мошенники! что они со мною сделали!—произнесла она унылым тоном, качая головою.

„Тут только поняла она мошенническую штуку графских. Оказалось, что рядились совсем другие мужики, назвавшись чужими именами, т. е. именами своих родственников и знакомых, которых, за негодностью, никто не брал в бурлаки и которые, по этому случаю, и вручили видным ребятам для ряды свои паспорта.

„Очаровавшись хорошею артелью, Пелагея Петровна при рассмотрении паспортов не обратила уже никакого внимания на лета и приметы; да на это мало кто и смотрит, а смотрят только на человека, который находится налицо. При том же это не слишком ясно было и написано в паспортах, а в иных даже было и пропущено“¹⁾.

Само собой разумеется, что случаев обмана бывало не меньше и со стороны судохозяев и их приказчиков, нанимавших бурлаков. Здесь они заключались в неправильных показаниях о „ходкости“ судов, их нагрузке и пр., сводясь в конце концов к старанию по возможности снизить плату. Вятский губернатор в особой записке о положении бурлаков, представленной в 1835 году в м-во внутрен. дел, отмечал, между прочим, такой прием, практиковавшийся приезжавшими в его губернию для найма бурлаков приказчиками уральских заводов: видя большой наплыв пришедших наниматься (по заранее рассылаемым через волостные правления извещениям о дне и месте найма), приказчик объявлял, что ему на предстоящую навигацию нужно значительно меньше народа, чем в прошлом году, и назначал пониженные цены, справедливо рассчитывая на влияние конкуренции; кроме того, подкупал нескольких рабочих, чтобы они убеждали товарищей соглашаться на предложенные условия при обсуждении их в отдельных артелях; когда же выгодная для нанимателя сделка заключалась и были подписаны контракты и выданы задатки, тогда приказчик объявлял, что, по вновь полученным им

¹⁾ П. Зарубин: „Темные и светлые стороны русской жизни“. Т. I, стр. 394—401.

распоряжениям завода, требуется еще наем бурлаков, которым и предлагалась уже установленная плата, всегда охотно принимавшаяся разочарованными, было, отказом в найме рабочими.

Зимний наем бурлаков производился обыкновенно на всю „путину“ (конец пути, рейс),—такие бурлаки назывались *коренными*.

„Путины“, в зависимости от расстояний, делились на дальние и короткие. Дальними назывались путины от низовых пристаней до Рыбинска и Нижнего-Новгорода, требовавшие от 2 до 4 и более месяцев; короткими—путины между разными промежуточными пристанями, занимавшие обычно не больше 4 недель. Дальняя путина в большинстве случаев делалась бурлаками одна во все лето, редко две, коротких же две, три, а иногда и больше.

Уже в пути к коренным бурлакам принимались в случае нужды *добавочные*. Общее количество бурлаков определялось, в зависимости от целого ряда причин (времени, состояния пути, „ходкости“ судна, срока доставки и проч.), от 3 и даже 2½ до 5 человек, или, как характерно считали тогда, от 5 до 10 „ног“, а при срочной доставке и до 6 человек—12-ти „ног“, на каждую тысячу пудов груза. Таким образом, на судно, грузоподъемностью в 20.000 пуд., нанималось от 50—60 до 100 человек, в 25.000—от 65—75 до 125 и т. д. Обычной средней нормой было „8 ног“ на 1.000 пуд., и даже у лучших „судовщиков“, вроде „Дегтярей“, эта норма обычно не превышала 9—9½ „ног“. При спешных доставках на гребновских судах работали иногда в две смены, безостановочно день и ночь, и тогда комплект рабочих увеличивался вдвое.

Плата рабочим назначалась обычно аккортная и, вообще, не превышала 2—3-х десятков рублей серебром за самую дальнюю путину на своем содержании рабочих. Так, напр., как можно видеть из указа от 23 февраля 1761 года и др. источников, за путь от Астрахани до Нижнего-Новгорода или села Мстеры на Клязьме платили от 100 до 120 руб. ассигнациями (или 25—30 р. серебром), от Саратова и Балакова 70—80 руб., от Самары 65—70 руб., из Суры рублей 30, от Лыскова 20—25 рублей, от Саратова до устья Камы (с солью) 15 руб. ¹⁾ и т. д. Самый аккуратный и проворный бурлак не зарабатывал в течение навигации больше 150—170 руб. ассигнациями.

В 1797 г. на запрос главного директора водяных коммуникаций д. т. с. Сиверса о размерах платы за взвод судов против течения купечество г. Нижнего-Новгорода отвечало, что „платится рабочим людям от Нижнего до г. Рыбинска по 12 руб. (серебром) на человека“. Горбатовское купечество (Нижегородской губ.) на тот же запрос сообщало, что „работным людям плата производится оптом, за дистанцию от городов Астрахани, Саратова и Мамадыша вверх по Волге, а из оной от Нижнего по Оке до Павлова и Муромы и по Клязьме до г. Вязников: из Астрахани 47, Саратова 30 и Мамадыша 28 руб... Вниз по Оке до села Павлова, до Макарьевской ярмарки, а оттуда вверх по Волге до г.г. Ярославля и Рыбинска, работникам платится 20 и 25 руб.“ ²⁾.

В конце рассматриваемого периода, когда, с появлением на Волге „коноводных машин“, а затем и первых пароходов, спрос на бурлацкие руки начал падать, бурлацкая плата на дальние расстояния, преимущественно обслуживаемые названными судами, также стала

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XV, № 11.212, и др. сведения.

²⁾ „Сборник Нижегород. губ. ученой архивной комиссии“, т. II, вып. 15, стр. 14 и 19.

понижаться. Так, в 1831 году она выражалась, по имеющимся данным, до Рыбинска в таких цифрах:

от Н.-Новгорода	19—23 р.	от Новодевичья	48—52 р.
„ Лыскова	20—24 „	„ Самары	50—53 „
„ Чебоксар	29—38 „	„ Хвалынска...	51—55 „
„ Казани	37—40 „	„ Коломны	57—59 „
„ устья Камы..	45—46 „	„ Орла	35—45 „
„ Майны	44—45 „	„ Моршанска ..	32—36 „
„ Симбирска ..	44—45 „	с р. Суры	34—36 „

При порядке коренным (а иногда и добавочным) бурлакам давался задаток—обыкновенно до 50% всей платы и даже несколько больше. Надо однако заметить, что наниматели и здесь не упускали своих интересов, обычно понижая сумму платы в случае увеличения задатка.

В качестве высших чинов нанимались: *лоцман* (по волжскому произношению *лосман*), правивший судном во время пути и, вообще, главный распорядитель судна; два его помощника,—так называемые *кормишки* (по волжски *корщики* ¹⁾ или завозенные, на обязанности которых лежало руководство работами по заводу якорей, и *водолив*, ведавший всей хозяйственной частью на судне и бывший представителем интересов судовладельца: на нем лежало наблюдение за состоянием судна и руководство по откачке („отлив“) из него набравшейся во время пути воды (откуда и название „водолив“), поправка всех повреждений на судне и ответственность за перевозимый груз,—у водолива хранились документы рабочих и их харчевые деньги и припасы, он же обычно нанимал и добавочных бурлаков в пути. Лоцман получал обычно 400—450 р. за навигацию (или *большую путину*), водолив 250—300 р. ассигнациями на хозяйских харчах ²⁾. Кроме того, оба они имели особые помещения: лоцман в небольшой каютке, устанавливаемой на палубе под „креслами“, водолив в казенке, устраиваемой в трюме кормовой части. С тем или с другим из них (чаще с водоливом) помещался обыкновенно и сам хозяин или член его семьи, сопровождавший расшиву.

В 1797 году, по вышеуказанному сообщению нижегородского купечества на запрос Сиверса, лоцману за короткую путину от Нижнего до Рыбинска платилось 40 р., водоливу с помощником 50 р., а, по донесению горбатовского купечества, за путину от Астрахани, Саратова и Мамадыша по Волге до Нижнего и дальше по Оке до Павлова и Муромы и по Клязьме до Вязников платилось по 70, 50 и 40 руб.; вниз по Оке до с. Павлова, до Макарьевской ярмарки, а оттуда вверх по Волге до Ярославля и Рыбинска—по 30 и 40 руб.

Все нанятые команды судов являлись в места зимовок недели за две до вскрытия рек и за это время подготавливали суда к плаванию и, в случае надобности, грузили их и заводили в безопасные от ледохода места.

Для „судовщиков“ наступали тревожные дни открытия навигации, когда один какой-нибудь несчастный день мог лишить их и

¹⁾ Название сохранилось, очевидно, от давней старины, когда сплавные суда управлялись и кормовыми, и носовыми веслами (повосяными), вследствие чего лоцманы делились на *кормишковых* и *носкиков*. Название *носник* должно применяться затем к матросам-гребцам.

²⁾ Столовались лоцман и водолив обычно вместе с бурлаками, но хозяин платил за них артели рублей по 15 ассигнациями за путину.

судна, и всего состояния. В частности, самый первый шаг—спасение судов от ледохода —далеко не представлялся простым и легким. Входы в затоны и устья мелких речек, где бы могли укрыться суда, тогда никем не расчищались,—для того, чтобы воспользоваться ими, нередко надо было ждать определенного подъема воды, а к тому времени ледоход мог уже разыгаться во всю,—начиналась бешеной поспешной работа, с отчаянным криком и руганью, а нередко и дракою между рабочими разных судохозяев, спешивших занять лучшие места и не пустить на них других. Суда гибли при этом нередко целыми десятками.

Выход судов в плавание происходил тотчас по проходе льда, а иногда и вместе со льдом, так как при медленности движения в то время судов приходилось дорожить каждым днем весенней воды, дабы провести по ней с низовьев груженные расшивы до наступления мелководья. Из больших городов и крупных зимовочных пунктов отправлялись обычно все в одно время и плыли целыми караванами.

День выхода судов был праздником для всего местного населения: на расшивах служились молебны о благополучном плавании, приносимые из церквей иконы сопровождалась колокольным звоном, весь караван расцветал флагами и гудел, как гигантский улей огромные массы народа высыпали на берег полюбоваться красивой, оживленной картиной сборов и отплытия каравана.

Тотчас по отвале от пристани каждого судна раздавалась с „кресел“ громкая команда лоцмана: „По порыскам!“ или „С коня долой!“, по которой рабочие расходились со середины судна (где лежал конь) к бортам и здесь садились на порыски или на палубу около них, дабы, по древнему русскому обычаю, отправиться в путь „с местечка“. Наступала минутная тишина, в которой раздавалась новая команда: „Молимся богу!“ (или—„Молись богу, православные!“). Все рабочие вставали и, сняв фуражки и шапки, усердно крестились на церкви или, за отсутствием их, на восход солнца. Молитва продолжалась не долго, после чего каждый бурлак произносил вслух: „Бог нам на помочь!“ и, обращаясь к хозяину или его приказчику, сопровождавшему судно: „С отвалом проздравляем!“, после чего обычно получали по стакану водки.

Обряд общей молитвы совершался затем при всех более или менее продолжительных остановках судов (напр., на ночлег и пр.), а также при каждом новом отвале после таких остановок. Позднее он перешел и на пароходы.

Молитвой также водолив и лоцман будили бурлаков по утрам. Обычно при самом восходе солнца они подходили к „мурье“ и громко говорили три раза „Иисусову молитву“: „Господи Иисусе, сыне божий, помилуй нас!“ Пробуждающиеся бурлаки говорили: „аминь!“ и выходили на работу. Конечно, это не всегда делалось сразу, и тогда вместо церковно-славянской молитвы пускалась в ход уже чисто „русская словесность“, которая чаще всего и действовала более убедительно.

Переднее плавание, вниз по Волге, было сравнительно легко: суда быстро и свободно двигались силою течения, подгоняемые, где это было можно, веслами и даже легкими парусами („балун“—топсель). Нередко с судна неслась дружная и громкая песня. Однако, команде приходилось, как говорится, держать ухо остро, особенно при движении со льдом, который при неловких поворотах судна мог срезать его. Бывали и несчастные случаи с людьми. Так, напр.,

тот же П. А. Зарубин рассказывает, как при спасании судна, прибитого льдом к низкому песчаному острову, один из рабочих, Андрей Чаплыга, не успел вскочить с берега обратно на судно и, таким образом, остался на острове, который через несколько часов покрыло водой. Бурлаки считали Андрея явно погибшим, и среди них на некоторое время водворилась печаль по злополучному товарищу.

Но бурлацкая жизнь, полная трудов и лишений, так мало ценилась, что печали хватило не на долго.

„ . . . бурлаки принялись серьезно толковать об участи несчастного Андрея.

— Что ни говори, ребята, а надо толковать о деле. Андрюшке головы не сносить,—согрет, брат, его льдом... потонет, бедняга!

— Тонуть, брат, он ни за что не станет,—сострил на это один бурлак,—тонуть он смерть не любит; я уж это знаю, ведь я ему сосед. Он уж лучше задавится, а тонуть не станет. Вот Архипка,—прибавил он, обращаясь к другому бурлаку,—ведь ты ему не без чего свояк будешь: что бы веревочку ему сбросить? „На вот, мол, Андрюшенька, удавись, мой родимый, поскорее, а то, мол, потонешь“! Вот бы теперь и без гребты.

— Зубоскалить, брат, здесь нечего,—заметили некоторые бурлаки серьезным тоном,—это, брат, не шутки: человек не скотина. Вот кабы бог нанес ему побольше льдинку, так, может быть, он сел бы на нее, а там, может, принесло бы к берегу или с расшивы бы увидели.

— О, кабы льдина Андрейке попалась, так он бы с нее и на берег не пошел,—перебил другой остряк,—так бы до Астрахани и поплыл на ней: сам, значит, хозяин! Чья, спросят, льдина -то? — Андрейкина!.. Никитка бы вот в водоливы к нему на льдину-то порядилась..

„Так (прибавляет автор) трунили бурлаки насчет несчастья Андрея. У бурлаков это случается не редко.. Только лишь пройдет первое впечатление какого-нибудь несчастья, они готовы уж над ним посмеяться и что-нибудь сострить“..

Впоследствии оказалось, что оставшийся на острове Андрей, когда его уже начало смывать, действительно сумел перебраться на проходившую мимо большую „чьку“, при чем несколько раз выкупался в ледяной воде и ободрал льдом ноги до самых колен; на льдине он доплыл до Лыскова, где был снят в лодку и передан на попутную расшиву, на которой и догнал свое судно в „Хвалыне“¹⁾.

По прибытии на низовые пристани (обыкновенно во второй половине апреля) суда спешно начинали грузиться и немедленно отправлялись в обратный путь, дабы пройти по большой воде (без разгрузки) верховые плеса.

Для рабочих начиналось тяжелое время.

В низовьях Волга была еще в полном разливе, берега и пролегавший по ним бичевник были затоплены, почему ход бичевой был в большинстве случаев пока невозможен, и двигаться, при отсутствии ветра, приходилось исключительно „подачами“.

Способ этот заключался в следующем:

В завозню с 8—10 рабочими и кормщиком брался один из имевшихся на расшиве особых канатов (по терминологии бурлаков—„подач“), состоявший обыкновенно из 5-ти 100-саженных пеньковых косяков до 5 верш. толщиной (в окружности) или 2—3-х косяков

¹⁾ П. Зарубин: „Темные и светлые стороны русской жизни“, том 1, стр. 312—318.

мочальных по 200 саж. каждый, толщиной до 6—7 вершков, с вчаленным (т.-е. крепко привязанным) к одному его концу якорем, и завозился сажень на 400—500 от судна вверх по реке; здесь якорь кидался в реку с деревянным поплавком („буйком“) на тонкой бичевке („сук“) для показания места его нахождения, и завозня возвращалась к судну, постепенно выбрасывая канат, другой конец которого передавался на судно. Получив конец, бурлаки на носу судна причаливались к нему лямками ¹⁾ и тянули канат, упираясь ногами в палубу или „потопчину“ и тем продвигая судно вперед, пока не достигали кормы, откуда, отцепивши лямки, переходили на нос и снова продолжали работу. Вытягиваемый канат передавался с кормы судна опять на завозню, встававшую для этой цели за кормой, и здесь укладывался в круги для нового завоза. В это время другая партия рабочих завозила другую „подачу“ дальше первой опять на 400—500 саж., и когда судно подтягивалось к первому якорю, на него подавался конец второй „подачи“, и таким образом работа продолжалась без перерыва. В быстринах, когда у бурлаков не хватало сил для движения лямкой, канат наvertsывался на носовой шпиль и „выхаживался“ воротом.

Тяжелый труд бурлаков начинался с первыми лучами рассвета и продолжался до позднего вечера („до вечерней звезды“ или заката зарницы), при чем, чтобы не останавливать хода судна, рабочие даже завтракали и обедали поочередно. Необходимо однако заметить, что в огромном большинстве случаев так бывало только в низовьях—на большой и быстрой воде. Как только из нее выходили, принятие пищи начинало производиться правильно и одновременно всей артелью, для чего судно обыкновенно ставили на якорь.

Еда происходила три раза в день: около 8 часов утра завтрак, в 2—3 часа пополудни обед и поздно вечером, обыкновенно уже при остановке на ночь, ужин. Питались бурлаки, при тяжести своей работы и тогдашней дешевизне продуктов, вообще, вполне удовлетворительно. В то время даже говорили: „на Волгу итти—сладко поесть“. Однако эту „сладость“ надо понимать условно: она состояла, конечно, не в поварском приготовлении и не в разнообразии кушаний, а исключительно в сытости. Кушаний было только два: щи да просовая каша. Щи варили из хорошего мяса, которого клали в котел не меньше полфунта на человека. Ели их так: сначала выхлебывалась чашка щей без мяса, с накрошенным в нее хлебом, затем в чашку запускалось мясо и вновь заливалось щами, при чем хлебались снова только одни щи, с хлебом в прикуску; когда их не оставалось уж в чашке, старший артельщик ударял три раза ложкой в край чашки, что служило знаком, чтобы начинать есть мясо. Хлеба полагалось, вообще, вволю. Каша варилась из лучшего проса и возможно крутая, при чем пшеницу давали на огне только размякнуть и тотчас же снимали котел и, крепко закупорив, ставили его ненадолго в холодную воду; затем, дав каше совершенно осты-

¹⁾ Лямка представляла собой кожаный пояс длиной в 3 арш. и шириной в 4 вершка, — концы его сшивались вместе, и к ним привязывалась бичевка длиной в 1 аршин, к концу которой прикреплялся деревянный шарик величиною с большой грецкий орех или просто небольшая поперечная палочка. Этим концом лямка привязывалась к канату, при чем делалась только одна петля, и при натягивании бичевки узел держался от развязывания шариком. Пояс лямки надевался через плечи на грудь бурлака, который и шел, налегая грудью на лямку и упираясь ногами в землю, если работал на берегу, или в палубу (или „потопчину“) судна, если работа происходила на судне.

нуть, накладывали ее в чашки, сильно маслили и резали большими ломтями, которые ели без хлеба. На языке бурлаков такое кушанье называлось *саломатом*. Обыкновенно на завтрак давались оба кушанья — щи и каша, на обед одна каша с маслом, на ужин опять щи и каша.

Своего рода лакомством для бурлаков являлись квас и мед, которыми они обычно запасались на всю путину.

Кушанья готовил (под надзором и с некоторой помощью водолива) особый кашевар, большею частью подросток 10—12 лет.

Закупкой провизии ведал особый, выборный от рабочих, десятник.

Позднее, с уменьшением заработка бурлаков, питание их стало хуже и сводилось по преимуществу к хлебу (даже не всегда хорошо выпеченному) с приправой из щей с солониной (также не всегда доброкачественной) и из толокна с квасом. Хотя это было все же лучше, чем питалось большинство бурлаков дома, однако недостаточно по той работе, какую им приходилось выполнять, а недостаточность питания, к тому же при злоупотреблениях алкоголем, не могла, конечно, не отражаться неблагоприятно на здоровье рабочих, и в последние годы существования бурлачества их масса не редко представляла из себя жалкое зрелище обессиленных людей, которые при различных эпидемиях гибли в первую очередь.

При всей напряженной работе бурлаков движение тяжелого, груженого судна было крайне медленно, в лучшем случае достигая верст 10 в день. Малейшие осложнения задерживали ход, если даже не сдавали судна назад. А осложнений бывало, вообще, не мало: не говоря о штормах, останавливавших иногда движение судов на целые дни, простой противный ветер сильно замедлял их ход и увеличивал тяжесть работы бурлаков. Неожиданно налетевший шторм, особенно при поднятых на судне парусах, нередко грозил ему крупной катастрофой, если не успевали быстро спустить или даже обрезать паруса. Бывало, что следовавшие близко одно за другим суда сталкивались ветром. Впрочем крупных аварий при таких столкновениях обыкновенно не получалось: при сравнительно одинаковом движении судов по одному направлению сила столкновения не была велика; чаще всего дело ограничивалось разрывом парусов и поломкой райн, далеко выступавших по бокам судов. Но, само собой, ход судов совершенно нарушался, и команде стоило не малых усилий ликвидировать результаты столкновения, в частности разнять и распутать сцепившиеся паруса. Это было главным образом дело „косных“ — наиболее ловких и сильных рабочих, от двух до трех на каждом судне), на обязанности которых, вообще, лежало лазанье на мачту и выправление парусов. Опытные косные проявляли часто чудеса ловкости и бесстрашия, свободно бегая во время бури не только по райнам, но и по парусам, перескакивая при столкновении судов на чужие снасти и т. д. Артель всегда дорожила хорошими косными и обычно давала им от себя готовые харчи. Не мало задерживали правильный ход судов и быстрины течения, особенно сильные в некоторых сравнительно узких местах реки, как, напр., у Жигулевских гор. Здесь, по рассказам старых волгарей, скоплялось иногда в борьбе с течением до 300 судов на недалеком расстоянии одно от другого.

К задержкам и осложнениям стихийного характера нередко присоединялись неприятности от конкурентов и спутников с других судов. Так, иногда „подача“ с одной расшивы сознательно или случайно перекидывалась через тяговый канат другой. Чаще всего это

делалось нарочно из желания обойти идущее впереди судно, загрузив его „подачу“ своей и тем поставив себя в более выгодное положение по скорости хода. Однако такой маневр не всегда сходил удачно с рук: иногда команда обходимого судна во-время замечала уловку противника, напрягала все свои силы и, вытащив чужую снасть на свое судно, делала в ней, по терминологии волгарей, „теленка“, т.-е. большой и замысловатый узел, нередко забивая в него еще полено, и затем кидала канат снова в воду, в сторону от своей подачи,—вытащив „теленка“, злополучный противник должен был потратить не мало времени, чтобы распутать узел,—остановив для этого судно. Бывало даже и так, что разозлившаяся (или просто озорная) команда первого судна вместе с канатом вытаскивала из воды и якорь противника, опутывала его своей же снастью, надевала на его рога лапти и в таком виде спускала якорь, который, понятно, не мог уже держаться за грунт, и судно, шедшее за ним, быстро сплывало назад, пока ему не удавалось справиться со своей бедой. Конечно, это бывало „по делом“, когда неправильный завоз делался сознательно, но когда он случался нечаянно, по простому недосмотру, виновникам последнего бывало очень горько. Правда, если ненамеренность во время выяснялась или если команда передового судна была смиренная, дело кончалось обыкновенно тем, что неправильно завезенная подача, по мере выхаживания на передовом судне каната, постепенно „ссаривалась“ с него, затем перебрасывалась через якорь и проходила благополучно под днищем передовой расшивы.

Наконец, к осложнениям в пути присоединялась и опасность от разбоев. Шайки разного темного люда ютились по всему Поволжью—в лесах и оврагах—и нередко нападали по ночам, особенно на одиноко стоявшие суда, обирая главным образом хозяев, сопровождавших расшивы.

В большинстве случаев нападения обходились без пролития крови и, в сущности, при ограниченном составе разбойничьих шаяк (иногда всего в 5—6 человек), были возможны только при полном безучастии и пассивности судорабочих, которые, как и в старину, по первому крику нападавших, ложились ничком на своих местах и спокойно ждали, пока разбойники кончат свое дело и уедут. Бывали случаи, что судорабочие даже сами наводили разбойников на суда, озлившись на притеснения хозяина или его приказчика.

Особенно часто нападения происходили в исконном районе пребывания разбойников—Жигулевских горах. Вследствие этого многие судохозяева, при подходе к Жигулям, забирали с собой все деньги, какие имели на расходы в пути, сходили с судна на берег (обыкновенно у села Новодевичья) и проезжали Самарскую луку сухим путем на лошадях до села Переволоки, где поджидали свое судно и снова садились на него. Отъезд хозяина, конечно, не спасал судно от нападения разбойников, но пожива им в таких случаях была небольшая: все дело обыкновенно ограничивалось захватом водки и съестных припасов, в лучшем случае удавалось „сорвать“ рублей 20—25 в виде выкупа с водолива.

Своего рода праздник наступал на расшиве, когда подымался попутный ветер и можно было итти или, как говорили бурлаки, *бежать* на парусах. Рабочие тогда отдыхали, судохозяин ликовал, так как при хорошем, прямом по плесу ветре судно шло на парусах со скоростью от 100 до 200 верст в сутки. Приходилось только „не зевать“ лоцману, так как при быстром ходе тяжелого

судна, проводимого к тому же всегда, во избежание задержек на стрежне от силы течения и встречных „сплавных“ судов, по воз-

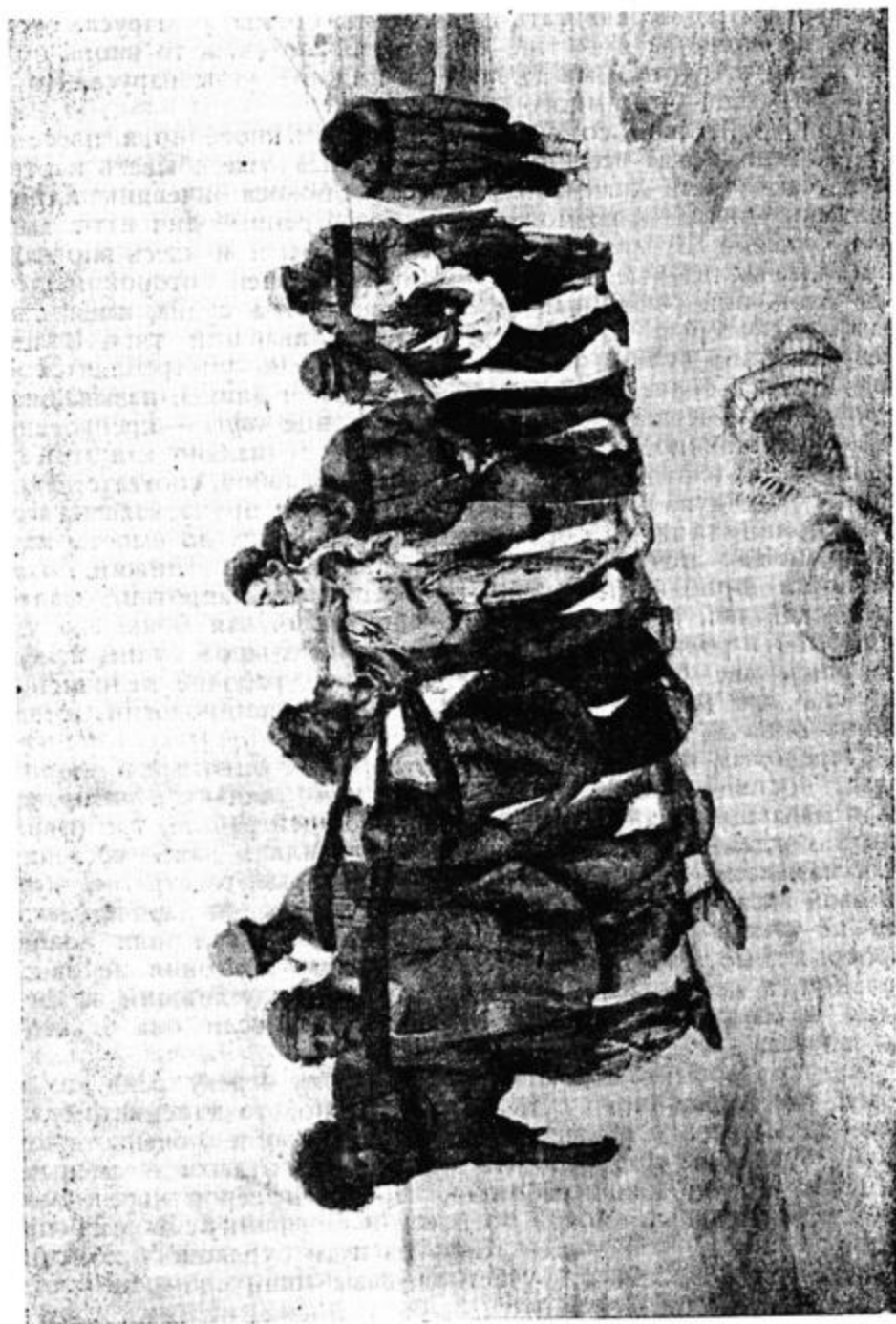


Рис. 92. Бурлаки. С картины И. Е. Репина.

можности ближе к берегам, по так называемым тиховодам, посадить его на мель или налететь на какую-нибудь карчу или камень было очень легко.

Несколько хуже бывало при боковом ветре, требовавшем большой сноровки, внимания и усилий в управлении и парусом, и рулем, так как при боковом ветре расшивы плохо слушались руля. В это время отдыхать бурлакам не приходилось: часть их помогала лоцману быстро передвигать руль, часть стояла у паруса, беспре-станно, по команде того же лоцмана, то опуская, то вновь подтя-гивая „шкоты“, которыми крепились нижние углы паруса. Но все-же такая работа была много легче лямки.

Приблизительно со середины пути, обыкновенно в плесе Са-мара—Казань, когда весенняя вода начинала уже сбывать и открывалась „сакма“ или „шакма“¹⁾—береговая полоса бичевника с тропой для лямки—являлась возможность в безветренные дни итти, вместо подач, бичевой. Бурлаки высаживались на берег и здесь впрягались в лямки, зачаливаемые за бичеву²⁾, другой конец которой проходил через блок, прикрепленный к вершине мачты судна, имея таким образом некоторый наклон к берегу, усиливавший тягу. В целях маневрирования судном (кроме действия руля) употреблялась еще вторая бичева, более тонкая, в 10—15 сажен длины, называвшаяся *бурундуком* и имевшая на одном своем конце *коуш* — крепко „впле-снутое“ (втрощенное) железное кольцо со специально для этой цели сделанным по наружной его поверхности желобом, соответствующей толщине бурундука ширины,—через этот коуш пропускалась тяговая бичева, поднимая таким образом конец бурундука до высоты мачты, в то время как другой конец крепился за носовое огниво и, по мере надобности приблизить судно к берегу или, напротив, отдалить, то подтягивался, то удлинялся. Обыкновенно, для большего удоб-ства работы и ровности тяги, особенно при большом судне, на берег подавались две бичевы, вследствие чего и рабочие делились по-ровну на две группы или, по волжской терминологии, „ссады“, шедших одна за другой.

Передовым в каждой ссаде шел наиболее опытный и здоровый бурлак, носивший название „шишки“ или „дядьки“, выбиравший путь и дававший необходимый ритм в общей работе, требовавшей полной согласованности. За шишкой ставились наиболее ленивые и так называемые кабальные рабочие, которые, расстратив в пути весь свой заработок, продолжали служить за одни харчи и потому были не очень заинтересованы в работе; за ними шли наиболее добросовестные работники, в случае нужды подгоняя ленивых и кабальных, а сзади всех следовал „косной“, следивший за ходом бичевы и „ссаривавший“, т. е. снимавший ее, если она за что-ни-будь задевала (см. рис. 92)³⁾.

Ход бичевой по неровному извилистому берегу реки, то пес-чаному, где вязли ноги чуть не по колено, то каменистому, где острые шипы резали и калечили ноги, был, вообще, очень тяжел, и никакой бурлак не мог работать в лямке без отдыха и смены цел-ый день. Обыкновенно работали, чередуясь верст через 10—15, а иногда и больше, смотря по плесу и бичевнику. В этих целях все протяжение рек Волги и Камы на пути бурлацкого хода было разделено бурлаками на ряд участков, называвшихся *переменами*, по

¹⁾ Старинное слово, буквально означавшее *след*, в настоящем случае—бере-говой бичевник, по которому можно было вести судно бичевой.

²⁾ Довольно толстая веревка, смотря по величине и тяжести судна.

³⁾ Рис. не вполне правильно передает группировку рабочих, но типичен по их изображению.

которым и велся учет хода, а в необходимых случаях производился и расчет бурлаков (особенно добавочных).

На Волге сохранилось предание, что перемены установила императрица Екатерина II, обратившая будто бы внимание при проезде по Волге на неравномерную по времени смену гребцов на своем судне. Однако это едва ли верно. Прежде всего, перемены приурочены не к гребному, а бичевному ходу, в каковых целях они больше по своему расстоянию в низовых плесах Волги, чем в верховых, где при наличии большего числа песков и отмелей, заставлявших отводить суда дальше от берега, удлиняя бичеву, ход бурлаков, не смотря на более тихое течение (облегчающее гребную работу), был тяжелее, чем в низовьях. В тех же целях на Каме, по которой, между прочим, Екатерина и не проезжала и где бичевой ход был приблизительно одинаков на всем протяжении реки, такого различия в переменах не было. Наконец, и по существу дела очень трудно допустить, чтобы мероприятие, затрагивавшее коренной уклад судового промысла — нормирование работы, могло быть воспринято на всей Волге и Каме по простому приказу, хотя бы и царскому. Мы видели выше, как многие, даже, повидимому, разумные требования Петра I, подкрепляемые всеми мерами воздействия неограниченной власти, встречали упорное противодействие в массах, раз они не соответствовали сложившимся условиям жизни и не отвечали укоренившимся традициям, — конечно, то же бы случилось и с „переменами“, будь они вызваны случайным распоряжением сверху. Несомненно, мотивы возникновения перемен нужно искать значительно глубже, не путая сюда царского „попечения“ о рабочих людях, которых в то время целыми тысячами раздавали разным фаворитам в крепостную неволю.

На Волге всех перемен, от Астрахани до Рыбинска, было 80, из них 62 до Нижнего-Новгорода и 18 выше Нижнего; на Каме, до устья Чусовой, 52 перемены. Волжские перемены были больше камских, особенно в низовых плесах, почему делились еще для смены бурлаков на особенно больших и тяжелых судах на *десятины* (надо думать, приблизительно по 10 верст).

Волжские перемены были таковы:

а) от Астрахани до Нижнего-Новгорода:

- | | |
|--------------------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Толоконные горы (около 30 в.) ¹⁾ . | 8. Герасимовский Яр (31 в.). |
| 2. Крымский затон (25 в.). | 9. Г. Черный Яр (27 в.). |
| 3. Мишинская коса (28 в.). | 10. Мазаная коса (30—35 в.). |
| 4. Селитряный хутор (Лощманские хутора—29 в.). | 11. Хут. Садковский (30—35 в.). |
| 5. Енотаевск (28—30 в.). | 12. С. Солодники (35 в.). |
| 6. Даниловское ухвостье (около 30 в.). | 13. Лучки (с. Светлый Яр—39 в.). |
| 7. Ст. Ветлянская (30 в.). | 14. Г. Царицын (45 в.). |
| | 15. Ст. Пичужинская (36 в.). |
| | 16. Пр. Песковатский (26 в.). |
| | 17. Стрельный бугор (20 в.). |
| | 18. Ст. Балыклей (23 в.). |

¹⁾ Расстояния указываются по фарватеру реки, почему являются приблизительными, так как ход судов бывал часто по старицам и воложкам, то удлинявшим, то сокращавшим расстояния.

- | | |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| 19. Прив. Караванского острова (34 в.). | 40. Г. Сенгилей (45 в.). |
| 20. Г. Камышин (34 в.). | 41. Г. Симбирск (56 в.). |
| 21. Добринское устье (36 в.). | 42. С. Ундоры (30 в.). |
| 22. С. Даниловка (42 в.). | 43. Зольные горы (26½ в.). |
| 23. Гора Осиновое лбище (34 в.). | 44. Г. Тетюши (38½ в.). |
| 24. Ахмат (Н. Ахматовский пв.—38 в.). | 45. Светлая коса (Переволоки—40 в.). |
| 25. Д. Несветаевка (37 в.). | 46. С. Теньки (40 в.). |
| 26. Г. Саратов (35 в.). | 47. Г. Казань (40 в.). |
| 27. С. Чардым (45 в.). | 48. Г. Свияжск (25 в.). |
| 28. С. Воскресенское (42 в.). | 49. Д. Козловка (25 в.). |
| 29. С. Терса (около 50 в.). | 50. Д. Чекуры (21 в.). |
| 30. Пичугино ухвостье (35 в.). | 51. Сундырь (Мариинский посад—30 в.). |
| 31. Р. Черемшан (35—40 в.). | 52. Г. Чебоксары (31 в.). |
| 32. С. Черный-Затон (39 в.). | 53. Ильинская пустынь (28 в.). |
| 33. Лопатинский приверх (около 60 в.). | 54. Г. Козьмодемьянск (27 в.). |
| 34. С. Переволока (38 в.). | 55. С. Сумки (22 в.). |
| 35. Ахтуша (38 в.). | 56. Г. Васильсурск (24 в.). |
| 36. Г. Самара (30 в.). | 57. Д. Сомовка (23 в.). |
| 37. Казачьи или Козьи тропки (в Жигулевских горах—40 в.). | 58. Шелковый затон (25 в.). |
| 38. Жегулиха (40 в.). | 59. Макарьевский монастырь (30 в.). |
| 39. С. Новодевичье (36 в.). | 60. С. Работки (30 в.). |
| | 61. С. Великий Враг (29 в.). |
| | 62. Г. Нижний-Новгород (30 в.). |

б) от Нижнего-Новгорода до Рыбинска:

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Г. Балахна (30 в.). | 10. Г. Плес (21 в.). |
| 2. С. Городец (19 в.). | 11. Д. Орлечик (30 в.). |
| 3. Василева Слобода (21 в.). | 12. Г. Кострома (30 в.). |
| 4. Пос. Пучеж (26 в.). | 13. Черная речка (24 в.). |
| 5. С. Сокольское (19 в.). | 14. С. Диево-Городище (24 в.). |
| 6. Г. Юрьеvec (22 в.). | 15. Г. Ярославль (28 в.). |
| 7. С. Решма (37 в.). | 16. С. Петра и Павла (27 в.). |
| 8. Г. Кинешма (25 в.). | 17. Богоявленский остров (32 в.). |
| 9. С. Семигорье (27 в.). | 18. Г. Рыбинск (25½ в.). |

Камские перемены до устья р. Чусовой:

- | | |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 1. Д. Епанчино (14½ в.). | 8. С. Савин-Городок (Жукотино—14 в.). |
| 2. С. Мансурово (6½ в.) ¹⁾ . | 9. Чистопольская слудка (около 20 в.). |
| 3. Г. Ланшев (13 в.). | 10. Сухой Берсут (14 в.). |
| 4. Гнилой яр (10 в.). | 11. С. Омары (15 в.). |
| 5. Д. Мурзиha (Сорочий остров—17½ в.). | 12. С. Камские Поляны (устье р. Уратьмы—15 в.). |
| 6. С. Рыбная Слобода (17½ в.). | |
| 7. Коневий песок (15 в.). | |

¹⁾ Ход был по воложке, значительно удлинявшей расстояние.

13. Устье р. Вятки (15 в.).
14. С. Котловка (14 в.).
15. Святой Ключ (Хороший остров—16 в.).
16. Г. Елабуга (15 в.).
17. С. Набережные-Челны (около 20 в.).
18. С. Тихие горы (около 20 в.).
19. Икское устье (15 в.).
20. Лодейские горы (15 в.).
21. Заумор (16 в.).
22. Рудьин исток (16 в.).
23. Устье р. Белой (19 в.).
24. С. Каракулино (17 в.) или с. Пермьково (19 в.).
25. С. Сакловка (около 20 в.).
26. С. Николо-Березовка (около 15 в.).
27. С. Тарасово (14 в.).
28. Д. Непряха (около 20 в.).
29. Г. Сарапул (около 15 в.).
30. С. Нечкино (17 в.).
31. Д. Докша (17 в.).
32. Банный лог (около 20 в.).
33. Костоватая слудка (16 в.).
34. Д. Усть-Речка (около 15 в.).
35. С. Степаново (15—17 в.).
36. Устье р. Пьянчихи (15 в.).
37. Раздорные острова (16 в.).
38. С. Крюково (19 в.).
39. Устье р. Тюремки (14—15 в.).
40. Устье р. Иретинки (Веретьевки—17 в.).
41. Устье р. Давыдовки (18 в.), позднее г. Оса (20 сличком в.).
42. Устье р. Тулвы (15 в.).
43. С. Беляевка (18 в.).
44. Д. Молебная Слудка (13 в.).
45. Казанка речка (11 в.).
46. Г. Оханск (оханский нижник—15 в.).
47. С. Таборка (таборская прорва—16 в.).
48. Березовая грива (около 20 в.).
49. Черная речка (19 в.).
50. Д. Ласьвинская (Стрелка—около 20 в.).
51. С. Нижн.-Муллы (15 в.).
52. Река Мулянка (неподалеку от г. Перми—18 в.).

Ход бурлаков с бичевой был, вообще, очень медленный: они обыкновенно ступали вперед только правой ногой и затем придвигали к ней левую, влучшем случае делали ею лишь маленький шаг—тяжесть лямки не позволяла шагать одинаково обеими ногами.

Шаг был ровный и обязательно в ногу (иногда для развлечения, с притопыванием), вследствие чего „ссада“ все время слегка и плавно раскачивалась то вправо, то влево,—как только кто-нибудь сбивался с ноги, внося тем разлад в общее движение, артель немедленно заводила хоровую команду в такт шагам: „сено—солома! сено—солома!“ и т. д., выправляя этим сбившегося¹⁾.

Для большей правильности и ритмичности тяжелой работы, а также и для возбуждения энергии, ход бичевой, равно и другие бурлацкие работы, почти всегда производились под песни.

„Необходимость песни при совместной работе имеет как физиологическое, так и другие основания,—говорит санитарный врач А. Ф. Никольский, производивший в начале XX-го столетия исследование о санитарно-экономическом положении грузчиков на Волге.—Давным давно известно, что музыка вообще, а песни в частности, оказывают возбуждающее влияние на человека. Это может наблюдать каждый на улице, когда идут солдаты с музыкой или песней, при чем влияние последних сказывается не только на солдатах, но и на посторонних прохожих: можно видеть, как солдаты, шедшие более или менее вялой походкой, начинают маршировать отчетливо и энер-

¹⁾ Происхождение этой команды объясняют таким образом: в старое время, при обучении новобранцев маршировке, наиболее бестолковым, не понимавшим команды: „раз, два!“ или „правой, левой!“, привязывали к правой ноге сено, а к левой солому, и командовали: „сено, солома!“ Бурлаки, очевидно, усвоили этот прием.

гично; можно видеть, как у прохожих сами ноги стараются попадать в такт с солдатской песней. Однако сущность физиологического влияния музыки и песни на деятельность мышц до сих пор представляется темной для физиологов... При совместной работе нескольких человек песня имеет еще другое весьма важное значение, из-за которого она и существует на практике, это—именно известный ритм песни, к которому все рабочие приравнивают дружное напряжение мышц, как по известной каждому команде. Такая команда производит блестящий эффект потому, что каждый сам командует себе и всем сразу, командует даже в том случае, когда лично не поет в данный момент, так как, помимо мускулов гортани, он участвует в песне своими рабочими мускулами. Наконец, песня при совместной работе имеет еще следующее значение: каждому напряжению сил предшествует некоторый отдых, в течение которого поется стих, напряжение же соответствует припеву или концу стиха¹⁾.

При массе грузовых судов на Волге и почти непрерывности „тяговой работы“ бурлацкие песни медленно, однообразно и уныло тянулись над Волгой целыми днями, надрывая сердца более чутких слушателей, как стоны. Наш поэт, выросший на Волге, так и называл их в своих знаменитых стихах:

Выдь на Волгу,—чей стон раздается
Над великою русской рекой?
Этот стон у нас песней зовется:
То бурлаки идут бичевой²⁾.

Впечатление от этого пения было тем более удручающим, что содержание многих песен, а равно и самый напев их, были в сущности веселыми (что, может быть, и сознательно преследовалось для возбуждения энергии рабочих), но, будучи выполняемы очень медленно, сиплыми, натруженными голосами и с массою разных „приохиваний“ и „привздохов“, они совершенно утрачивали свой основной характер.

...Но вдруг я стоны услышал,
И взор мой на берег упал—(говорит тот же поэт).
Почти пригнувшись головой
К ногам, обвитым бичевой,
Обутым в лапти, вдоль реки
Ползли гурьбою бурлаки,
И был невыносимо дик
И страшно ясен в тишине
Их мерный, похоронный крик...³⁾

К сожалению, бурлацкие песни не были в свое время записаны и в настоящее время почти все забыты. Не без малых трудов нам удалось узнать от одного старого волгаря только две из них. Одна—

1) А. Ф. Никитин: „Очерк санитарно-экономического положения грузчиков на Волге“ Спб. 1904 г. Стр. 85—86.

2) Некрасов: „Размышление у парадного подъезда“.

3) Он же: „На Волге“.

общеизвестная и широко употребительная доньне, плясовая „Во лузах“:

Во лузах, во лузах,
Таки во лузах, зеленых лузах (2 раза)
Выросла, выросла,
Выросла трава шелковая (2 раза);
Расцвели, расцвели,
Расцвели цветы лазоревые (2 раза).
В той траве, в той траве,
И я в той траве выкормлю коня (2 раза);
Выкормлю, выкормлю,
И я выкормлю, выглажу его (2 раза);
Подведу, подведу,
Подведу я коня к батюшке (2 раза).
Батюшка, батюшка!
Уж ты батюшка, родимый мой! (2 раза)
Ты прими, ты прими.
Ты прими слово ласковое (2 раза);
Полюби, полюби,
Полюби слово приветливое (2 раза)

и т. д.

Другая песня, так же, как и первая, с совершенно правильным и ритмичным складом, более „свободная“ по своему содержанию:

Уговаривал Ванюша
К себе Дуню ночевать:
„Ндчуй, ндчуй. Дунюшка!
„Ндчуй, моя любушка!
„Есь ¹⁾ ночуешь у меня,
„Подарю, Дуня, тея ²⁾),—
„Подарю, Дуня, сережки
„Серебряные,
„А другие золотые
„Со подвесочками,
„А на славушку пойду
„И жемчужные куплю“.
На то Дуня соглашалась,
Ночевать с Ваней осталась,
Ложилася Дуня спать
На Ванюшину кровать...
Ей не мало спалось,
Да много виделось ...

Конец песни неудобен для передачи. Надо сказать, вообще, что подобные „вольные“ мотивы встречались в бурлацких песнях нередко, как позднее в песнях волжских грузчиков, и до известной степени естественно объясняются, помимо некультурности среды, самым характером убийственно тяжелой и однообразной работы. „Сюжет песни имеет в свою очередь большое значение даже в физиологическом смысле“,—говорит тот же цитированный выше врач Никольский в исследовании о волжских грузчиках.—И „так как

¹⁾ Вели.

²⁾ Тебя.

усталая мысль требует для отвлечения возможно острый сюжет, то вполне понятно, что большинство стихов (употребляемых грузчиками при работах) имеют поэтому непередаваемые сюжеты и состоят иногда из самого отчаянного сквернословия¹⁾.

Одно из позднейших описаний бурлаков шутя говорит, что они даже „разговаривали между собою на особом упрощенном наречии вроде эсперанто“, которое „неупотребительно в благородных салонах, и дамам слушать его не полагается“²⁾.

Больше сохранилось коротких бурлацких „запевок“, употребляющихся в разных особых случаях, как, напр., при ходе „подачей“, при стаскивании судна с мели, в борьбе с неожиданной стрежью и налетевшими бурей и ветром и т. д. Почти все эти запевки отличаются крайней простотой и примитивностью, нередко состоя из одного-двух коротких слов, повторяющихся без конца в целях той же ритмичности тяжелой работы.

Так, при работе подачей затягивалось:

Вот пошли да повели,
Правой-левой заступи!

или просто:

Ой раз, ой раз!
Еще разик, еще раз!

Последний припев употреблялся, вообще, очень часто и в различных случаях,—с одной стороны, когда приходилось работать, двигаясь непрерывно и правильно (как при „подаче“), с другой—когда нужно было действовать (хотя бы и стоя на одном месте) короткими ритмичными усилиями—„рывком“, напр. при вытягивании из воды тяжелого каната или якоря или при протаскивании судна через небольшую мель или косу. В последнем случае практиковалась еще другая запевка, выполняемая с сильными ударами на первом слого каждого слова, соответствовавшими усилиям:

Сорвали, сорвали,
Гдвори, что сорвали;
Ты опять гдвори,
Что сорвали, сорвали!

Когда необходимы были усилия более продолжительные и в то же время особенно напряженные, напр. при снятии судна с мели, заводились другие запевки, составлявшие несколько моментов для отдыха и собрания силы. Самая короткая из этих запевок была:

Вглядись, друг,
Возьмись вдруг,
Да и у-ух!.

при чем с последним словом бурлаки всей своей силой налегали на ляжки или на рычаги всрота, на который наматывался канат от завезенного якоря, в течение нескольких минут (или мгновений).

¹⁾ А. Ф. Никитин: „Очерк санитарно-экономического положения грузчиков на Волге“. Стр. 88.

²⁾ А. П. Субботин: „Волга и волгари“. СПб. 1894 г. Стр. 81.

смотря по характеру работы) стараясь сдвинуть засевшее судно. При неудаче начинался более унылый и вялый припев:

Эх, да вот нейдет—нейдет,
Нейдет да пойдет—пойдет,
Да, у-ух!..

и снова такое же сильное и длительное напряжение..

Наконец, когда нужно было сосредоточить еще большее усилие, заводилась знаменитая волжская „Дубинушка“:

Ой, дубинушка, ухнем!
Ой, зеленая, сама пойдет,
Сама пойдет,—подернем,
Подернем да у-ухнем!..

Но вот лоцман, или желая утешить и подбодрить бурлаков, или действительно замечая, что судно немного подалось вперед, радостно кричит: „Пошел, братцы, пошел!—пой веселей!—пошел ходом!“ и артель быстро и оживленно подхватывает, напрягая новые силы и, с развивающимся движением судна (если оно действительно начинает двигаться), ускоряя темп:

Вот пошел, таки пошел,
Он пошел да и пошел,
Он и ходом-ходом-ходом,
Ходом по ходу пошел!..

или продолжая ту же „Дубинушку“, но уже с другим—веселым и бойким, как стук работающей машины, припевом:

...Раззеленная сама пойдет!
Идет-идет, сама пойдет,
Идет-идет, сама пойдет!

при чем этот последний припев, при дальнейшем благополучном движении судна, без конца повторяется все более ускоряющимся темпом и иногда на два хора, весело подхватывающих мотив один после другого.

Иные мотивы начинались при наступлении непогоды, когда ветер, паруся в толстую и высокую мачту судна, начинал тащить его вниз, или когда при выходе из суводы судно, по оплошности лоцмана, попадало на боковую струю течения и его начинало относить от берега на середину реки. В этих случаях бурлаки перекидывали лямки с груди на спину и, обратившись лицом к относимому судну, наваливались на них всем корпусом, почти совсем ложась на спины и упираясь в то же время ногами в прибрежный песок, камни и корни деревьев. Очевидцы таких картин говорят, что бурлаки и в этих случаях,—не редко не смотря ни на дождь, ни на ветер,—чтобы воодушевить себя, затыгивали жалобную запевку:

Ох, матушка-Волга,
Широка и долга!
Укачала, увалила,—
У нас силушки не стало..
О-ох!.. ¹⁾

¹⁾ Д. Семенов: „Россия по рассказам путешественников и ученым исследованиям“ („Отечественное“, т. V. Спб. и Москва, 1869 г.), стр. 155.

Когда же все усилия бурлаков не приводили ни к чему, с судна быстро бросали якорь и таким образом останавливали его движение.

Не раз уже цитированный нами выше П. А. Зарубин подробно описывает плавание на расшиве вверх по Волге, и мы считаем не лишним привести (хотя бы в главнейших выдержках) это в высшей степени интересное описание, характеризующее волжскую работу во всех ее деталях.

„...Расшива Николая Ивановича,—начинает рассказчик,—была нагружена и приготовлена к ходу. Бурлаки закупали уже пайки и харчи на продовольствие.

— Потарапливайся, ребята, потарапливайся!—кричал лодман на бурлаков, побуждая их к скорой работе.— Бог дает низовую, ребята! ¹⁾.

— Эх, батюшка, святой воздух!—проговорили бурлаки, относясь к низовому ветру.

— Благодать божья! Ангельское дуновение!.. — произносили другие.

„Однако, как ни ласкались бурлаки к низовому ветру, как ни превозносили его, но к полудню он все таки затих совершенно, а к вечеру начал хилить верховой.

„Судно Николая Ивановича отвалило около полудня и, за неимением низового ветра, пошло подачами“... , при чем в первый день работали „часу до первого“ ночи.

„Наконец, лодман приказал ошабащить. Бросили становой якорь, помолились богу и остановились на ночевку.

„Между тем, у кашевара готовы уже были к ужину мясные ши, а для хозяина, сверх того, сварил он в мешке пшонную кашу, т. е. взял пшена, положил его в холщевый мешочек столько, чтобы пшено заняло $\frac{1}{2}$ мешка, завязал этот мешок бичевкой и опустил в котел, в котором варились для бурлаков мясные ши. Пшено в мешке разварилось, и мешок сделался полнехонек. Каша вышла отличная и вкусная, потому что варилась не в простой воде, а в мясных щах.

„Пужинав довольно плотно хороших щей с тюрей, бурлаки отправились в мурью и легли спать, каждый на свою постельку.

„При самом солнечном восходе водолив пробудился, открыл глаза и вскочил, как помешанный.

— Фу ты, пакость какая,—проспал!—произнес он с досадою; потом побежал к мурье, наклонился и стал будить бурлаков обыкновенным манером: „Господи Иисусе, сыне божий, помилуй нас!“—проговорил он трижды.

— Аминь!—ответили бурлаки из мурьи, после третьего раза.

— Ну, ребята, вставай, проворнее!—произнес после этого водолив довольно громко,—поворачивайся!.. Да, ну же, говорят, такие—сякие, выходите живее!—закричал он уже во все горло.

„Через две минуты лодман и водолив неистово топали над мурьей ногами и скрежетали от злости зубами, что бурлаки долго там ворочаются.

— Надо, видно, ребята, вставать,—проговорили между собою бурлаки довольно спокойным тоном,—дядя-то уж ругаться начал...— и бурлаки стали, не торопясь, вставать. Они сперва обулись, потом умылись, помолились богу, взяли ляпочки на плечи и стали садиться

¹⁾ Низовая—низовой ветер, попутный ходу вверх и, следовательно, дающая возможность идти под парусом. И. Ш.

на лодку, чтобы съехать на бичеву, потому что в этом месте была *шахма*...

„Выйдя на берег, бурлаки прицепили свои кожаные лямки к концу бичевы, которую они свезли с собою на лодке, надели лямки на плечи и стали натягивать бичеву. Бичева вытянулась, как струна, и расшива начала понемногу двигаться вперед.

„Нога в ногу пошли бурлаки по берегу и повели расшиву бичевою.

„Около завтрака разыгрался сильный верховой ветер, который весьма препятствовал ходу расшивы. Бурлаки как ни налегали на свои лямки, однако не могли делать шаг более четверти аршина, а при сильном порыве ветра нередки и пятилисы еще назад.

„Бичевник в этом месте не имел никакого удобства для хода: бурлаки должны были идти по горам. Иногда они выбирались на такие горы, где бичева начинала *трубить* ¹⁾ вверх; значит, бурлаки шли тогда выше мачты; иногда спускались в глубокие овраги, а потом снова поднимались на такие же горы.

„Так шли бурлаки несколько дней; верховой ветер не переставал. Он только немножко переменялся и подул с северо-запада. С переменою ветра переменялась и погода. Все небо обложилось облаками, пошел сильный ненастный дождь. На бурлаках не оставалось сухой нитки,—они промокли до костей. Ход бичевою сделался еще хуже: глинистая почва страшным образом налипала на лапти, которые от этого весьма тяжелели и скользили по огромным камням и по скалам гор, где путешествовали бурлаки бичевою. При таком неудобном ходе они еще более должны были напрягать свои силы и налегать на лямки, потому что равномерно и дружно действовать было нельзя. Некоторые, например, бурлаки перебирались, как дикие козы, с камня на камень, с утеса на утес, а некоторые скользили по косогору и падали. Следовательно вся тяжесть лежала на остальных, которые еще не поскользнулись и не упали. Тяжело было работать нашим бурлакам, страх как тяжело. А они работали таким образом по крайней мере 19 часов в сутки; остальное время они употребляли на спанье и на обеды.

„Целую неделю, изо дня в день, дул ветер с дождем. Бурлаки до того изнурились, что от постоянного напряжения и, вероятно, прилива крови к голове на многих напала куричья слепота. В это время человек видит только в продолжение дня, но, как скоро солнышко закатится, он уж не видит почти ничего, а особенно под ногами...“ ²⁾

Бурлаки однако не унывали, а над больными слепотой даже, по обычаю, острили и тешились.

„Как бы то ни было, но верховой ветер надоел бурлакам страшным образом. На место «ангельского дуновения» они начали уже называть его пучеглазым:—Экой пучеглаз! уставился, да целую неделю и дует без отдыха, выпуча глаза!.

„Но так как ничто не вечно под луною, то пришло время, что и верховой ветер стал затихать. В один вечер, во время ужина, сделалась такая тишина, что просто не шелухнет. Терентий после ужина встал, сунул себе в рот указательный палец, поклонил его немножко и поднял руку вверх. В это время палец, смоченный

¹⁾ Т. е., вытянувшись, стала иметь направление вверх. П. Зарубин.

²⁾ Подобную болезнь бурлаки лечат говяжьей печенкой, т. е. едят ее вареную, а сырую прикладывают к глазам. Средство это помогает хорошо. П. Зарубин.

слюнями, делается чрезвычайно чувствителен к холоду, и когда в таком случае ощутит человек холод с одной которой-нибудь стороны пальца, то, значит, с этой стороны завтра подует ветер. Терентий ощутил холод с низовой стороны.

— Завтра, ребята, низовой ветер подует,—сообщил Терентий.

— Давно бы надо,—заметили другие бурлаки,—и то уже плеченьки все разломило.

И, действительно, на другой день начала чуть-чуть хилить низовая, однако бурлаки с утра еще заметили, что сзади бежит *шамра*¹⁾.

— Дядя, шамра сзади-то бежит!—заговорили бурлаки.

— Так что же, давайте, с богом, поднимать парус,—ответил дядя.

„Принялись поднимать парус; шамра между тем подошла и начала его выдувать.

— Эх, батюшка! святой воздух!—произнесли бурлаки, обращая речь свою к ветру.

— Выдувайся, батюшка, апостольская скатерть!—говорили другие в честь паруса.

„Расшива побежала ровным низовым ветром, и усталые бурлаки разметались на палубе отдыхать.

„Так бежали они весь день вплоть до позднего вечера. Вечером ветер затих, а с полуночи опять подула низовая, опять подняли парус и побежали.

„Бурлаки совершенно отдохнули и выспались. После соломата они принялись уже куралесить, а некоторые из них стали выказывать друг другу разные штуки.

„Терентий при всех колотил иголку в свою ногу по самые уши и говорил, что ему не больно. На перебой ему Никита Крюк затыкал между пальцев булавку и пропускал иголку сквозь щеки и тоже говорил, что ему не больно. Немного в стороне Андрюшку Чаплыгу лупили по брюху поленом из всей силы; Андрюшка, лежа на спине, надулся, как пузырь, выпучил свое брюхо вверх и уверял, что ему тоже ничего не больно. Данило Верея вызвался было колотить лбом грецкие орехи, но орехов ни у кого не нашлось, а потому Данило, за неимением орехов, расшиб лбом вдребезги несколько кирпичей. Там—на носу расшивы—один бурлак, сидя по турецки на дне опрокинутой кадки, приглашал почтеннейшую публику сшибить его кулаком по виску, и находились было избранники, и отпускали было ему довольно полновесные оплеухи, но с кадки действительно не сшибли: крепок, каналья!

„Веселые бурлаки приглашали было Егорка Стрижа, чтобы он выкинул какую-нибудь штуку, но Егорка штук не выкидывал, а вызвался было, и то за целковый, отрубить у своей ноги мизинец, но целкового ему никто не дал,—сказали, что дорого; двугривенный давали, так за двугривенный Егорка не согласился: дешево, говорит,—не сходно... Так дело и разошлось.

„Между тем ветер разыгрался, по всей Волге пошел ходить страшный *беляк*²⁾.

— Стой у дела!—вскричал лоцман, который в это время обыкновенно стоял на носу расшивы.

1) Шамрой называется рябь, которая видна на гладкой поверхности воды в то время, когда начинает дуть ветер. П. Зарубин.

2) Белые верхушки сильных волн называются вообще беляком. П. Зарубин.

„Бурлаки бросили свои занятия и приготовились править делами, а человек десять встали у руля.

„Апостольскую скатерть выдуло, как барабан, так что райна начала потрескивать. Лоцман то и дело кричал: направо!—крепи же!—дай маленько налево!.. и т. д.

„Расшива бежала, как стрела, носом она вела такой огромный беляк, что по временам он всплескивался на палубу. От тяжести огромного паруса она зарывалась в волнах.

„Страшно и небезопасно быть на расшиве во время такого сильного, хотя и попутного, ветра. Тяжелый такелаж, несколько не приноровленный к действительной потребности, отнимает всякую возможность действовать быстро во время опасности. В бурю, например, огромный парус невозможно стащить вниз, потому что не пойдет. По этому случаю, если парус так крепок, что выдержит, то переломит райну; райна выдержит—сломит дерево; но если выдержит то и другое, то опрокинет вверх дном расшиву. Последние случаи бывали впрочем очень редко, но всетаки бывали. Обыкновенно рвет паруса и ломает райны, потому что в прежнее время райны эти были огромнейших размеров. Сзади из-за колена показался огромный караван судов; белые паруса, как стадо лебедей, покрыли всю Волгу.

„Снизу, как темная ночь, стала подниматься огромная туча, против которой белые паруса казались еще белее, а завитки огромных волн еще свирепее и кипучее.

— Дядя! сзади паруса рвет!—закричали бурлаки, увидев, что в заднем караване начало рвать паруса;—не осадить ли немножко?

— Бог милостив!—отвечал дядя,—вот как к нам придет, так и осадим.

„Николай Иванович увидел, что сзади идет шторм, что караван весь раскассировало, и изорванные паруса ветряли, как полотнца, и потому закричал благим матом:—Сажай!.. сажай!..—Бурлаки принялись сажать парус.

„Лоцман и водолив, стоявшие вместе на носу расшивы, заметили промеж себя, что хозяин к волжскому промыслу вовсе не способен, что, не видя ничего, приказал сажать парус.

„Когда осадили паруса аршина на два, лоцман закричал:—Шабаш сажать!.. довольно!..

„Хозяин заметил было, что паруса осажены еще мало, что нужно для предосторожности осадить еще, но лоцман ответил ему иронически:

— Уж лучше-ин вовсе осадить да бросить якорь, да и лечь спать, а добрые-то люди мимо нас будут бежать... Эх, хозяин—хозяин! Кто тебя только в хозяева-то записал?..

„Николай Иванович, сжав сердце, принужден был перенести этот упрек от лоцмана и поневоле с ним согласиться, потому что лоцмана раздражать нельзя, иначе он может нанести большой вред.

„Плесо начало поворачивать влево, и потому ветер становился час от часу круче, т. е. дул уже поперек Волги—с гор. Парус заполоскало.

— Эх ты, чертова онуча! затрясла полой-ту,—выразились бурлаки насчет паруса, когда увидели, что стало полоскать его.

— Правь парусами!—вскричал лоцман,—лева пушай, права приворачивай!

„Бурлаки бросились править парусом.

„Между тем туча уже подошла близко, деревья на горах гнуло уже в дугу.

— Дядя, осадим еще немножко,—заметил опять хозяин.

— Успеем еще, бог милостив!—отвечал лощман.

„Вдруг из оврага вылетел ужасный вихрь и вкатился прямо в парус. Все затрещало, судно начало клонить на бок, дерево согнуло в дугу.

„Тут лощман закричал благим матом:—Сажай!.. сажай!.. такие-сякие, сажай!..—но уж парус вниз не двигался: все защемило и зажало.—Руби отпоги ¹⁾—снова закричал лощман.

„Бурлаки бросились к отпогам с топорами; но не успели подбежать к ним, как райна переломилась с ужасным треском. Сверху огромный осколок упал на палубу и прямо попал по спине Егора, который только было наклонился с топором рубить отпоги.

„Егор ахнул и тут же растянулся, как пласт.

— Убило!.. Убило!.. Егорка убило!..—закричали бурлаки.

— Сажай! Сажай!—кричали другие в несколько голосов.

„Парус едва едва пошел вниз. Ветер вдруг переменялся и ударил в лоб. Расшиву понесло назад.

— Бросай якорь! Бросай якорь!—закричал лощман.

„Бросили якорь. Судно несло с якорем сажен сто и остановилось...

„Часа два бились с парусом. Переломленная райна, размахивая своими огромными концами, много препятствовала работам. Наконец, парус кое-как осадил, райну опустили на палубу, а парус отшили и собрали в груды...

„Часа через два райну стростили и привесили, как была; только она сделалась короче.

„Между тем, покуда это обдeldывали, совсем уже стемнело. Судно подвели к берегу, подали на берег чалку (потому что, по случаю каменистой почвы, якорь было бросить нельзя) и остановились ночевать.

„После бури небо прояснилось, настала совершенная тишина, и поверхность Волги сделалась как масло...

„Ночью на караване поднялась какая-то тревога: начали кричать с судна на судно: «посматривай», а на некоторых судах стали даже стрелять из пушек.

— Что это такое?—спросил тревожно Николай Иванович.

— Должно быть, что-нибудь не ладно,—произнес, в свою очередь, лощман, торопливо выскочив из кресел.

— Да что же такое?—повторил Николай Иванович.

— Да, должно быть, грабят чье-нибудь судно,—ответил лощман, почесывая у себя бока.—Ведь здесь Жигули, держи ухо-то остро. Ванька, смотри же здесь, караул!—присовокупил лощман, обращаясь к караульному,—не станет ли подъезжать лодка, так смотри же окличь, слушай!

— Знамо дело, окличу,—ответил Ванька,—как не окликать-то? окликать мне не тяжело,—как не окликать?

„В самом деле, не более, как через четверть часа, вдали, насколько можно было видеть при ясной заре, появилась на гладкой поверхности Волги какая-то лодка, которая гребла сверху на низ.

— Хозяин, кажись, лодка едет?—заметил на этот раз Иван.

¹⁾ Отпоги—снасти, которыми привязывается к расшиве вижня часть паруса.
П. Зарудин.

— Да, лодка,—ответил Николай Иванович тревожно,—поди, брат, на нос да окличь, как подъезжать-то будет.

„Иван торопливо побежал на нос судна. Лодка ехала еще далеко-далеко, как Иван закричал на нее во все горло: „Мир, бог на помощь“!

„Ответа не было, одно только эхо явственно повторило в горах Иванов голос.

— Ах, хозяин, не ладно,—заметил Иван боязливо.

— Ну, чтоже? может быть, не слышали: вскричи еще раз,—возразил Николай Иванович.

— Мир, бог на помощь!—вскричал Иван еще сильнее прежнего, но с лодки ответа тоже не было.

— Хозяин, беда! неладно!—произнес Иван самым робким тоном,—нелобрые люди, верно, едут.

— Вскричи, брат, еще—проговорил Николай Иванович тоже с некоторой боязливостью,—а не то приведется, видно, выстрелить.

„Между тем лопман, захватив из кресел свою постельку и нагольный тулуп, отправился на всякий случай в мурью к бурлакам, на тот конец, что разбойники в мурью к бурлакам никогда не лезят, а лезят только к хозяевам в казенку.

— Мир, бог на помощь!—вскричал, наконец, Иван с такой силой, что тут же его и вывало.

— Вам бог на помощь!—ответили с лодки и с словами перестали грести, для того, чтобы шум весел не мешал переговору, тем более, что голос с лодки едва был слышен,—значит, лодка была далеко.

— Куда бог несет?—вскричал обрадованный Николай Иванович, не столько уж для надобности, сколько для приличия, для порядка.

— В Самару!—ответили из лодки.

— Доброе дело!—заклучил Николай Иванович. Тем и кончился оклик лодки, на которой опять по прежнему принялись грести веслами.

„Если бы на лодке действительно были разбойники, то они уж не ответили бы: «Вам бог на помощь», а просто бы промолчали. По этому и различают добрых людей от недобрых.

„Волжские разбойники не говорят: «вам бог на помощь», потому, что в таком случае они не могут уже ожидать счастливого успеха в своих враждебных намерениях.

„Наконец, на караване все опять затихло, прекратилась стрельба и снова водворилась в природе мертвая тишина.

„Тут у Николая Ивановича невольным образом стали тесниться в голове различные воспоминания о страшных событиях прежнего времени, о которых много раз рассказывала ему бабушка Анна и даже старье судовщики—родственники, какие бывали ужасные грабежи на Волге. Как, напр., в 182.. году разбойники напали на армянское судно, плывшее с Нижегородской ярмарки с различными товарами, и как хозяина судна изжарили они огнем на вениках. Как другого хозяина изрубили на мелкие части и куски мяса повалили в бурлацкий котел, и проч., и проч..

„Все это Николаю Ивановичу представилось живо в его воображении, и ему опять сделалось страшно.

„Но, к счастью его, время было уже перед утренней зарей. Защелкали два соловья, один из них находился над самой головой Николая Ивановича, а другой и бог знает где, будто за тридевять

земель. Соловьи эти совсем перестроили его воображение. Они как будто перекликались друг с другом почти до самого солнечного восхода. Разнообразные трели их в ночной тишине приятно отражались в горах и далеко разносились по зеркальной поверхности Волги. Очарованный таинственною тишиною весенней ночи, веяньем чистого воздуха, наполненного ароматическим испарением свежей зелени, раскинувшейся на покатосях ближних гор, под звуками двух соловьев, Николай Иванович как будто позабыл прежний страх... задремал и заснул на палубе крепким сном...

„...Так менялось горе с радостью, и расшива день ото дня подвигалась вперед..

„Накануне Вознесеньего дня расшива Николая Ивановича остановилась на ночевку немного пониже Тетюш. Погода была самая пасмурная, небо заволокло облаками, и на Волге показалась небольшая зыбь.

„Ребята, к ветру покачивает“,—заметили бурлаки во время ужина.

„В самом деле после ужина начала подувать низовая.

„Лоцман посмотрел немножко назад, взглянул на небо, оценил рукою силу ветра и закричал:

— Ребята, распушай коренной! (парус).

„Бурлаки принялись распускать парус.

— Ну, закладывай за шпиги да ворочай с Богом,—скомандовал лоцман.

„Бурлаки с криком принялись ворочать шпиги, и тяжелый парус стал понемногу подниматься вверх.

„Между тем на небе начали скопляться тучи, ветер становился час от часу сильнее и к полуночи превратился чуть не в бурю. Наконец, все небо покрылось густыми тучами, по временам стал брызгать дождь, и ночь сделалась до того темна, что с трудом можно было различать самые близкие предметы.

— Вишь, как җахмурило,—заметили бурлаки,—зги не видно; куда хочешь, беги.

„Лоцман, стоявший на носу расшивы, как ни силился всматриваться в береговые предметы, чтобы дать безопасное направление судну, однако не только предметов, но и самых берегов, за темнотою, было не видно. Судно бежало на авось, по одному слепому соображению.

„Вдруг с левой стороны послышался шум, потом, немного погодя, треск упавшего от ветра дерева.

— Дядя! в берег бежим!.. в берег бежим!..—закричали хозяин и бурлаки.

— Направо!.. гни больше направо!..—вскричал благим матом лоцман,—батюшки! направо!

— Есть направо!—ответили бурлаки, стоявшие у руля.

— Гни на борт!—продолжал оробевший лоцман, который услышал уже береговой всплеск волн.

„Расшива раза два порядочно шаркнулась своим дном о хрящеватый грунт и полетела от берега прочь, потому что в это время она успела уже сделать надлежащий оборот. Вскоре не стало слышно ни всплесков береговых волн, ни лесного шума. Зарываясь в волны, расшива побежала от берега в глубину ночного мрака, но, по какому направлению, неизвестно. Лоцман наудачу вскричал: «дай немножко налево» и так оставил бежать на произвол судьбы. Где находилась тогда расшива? куда держала свое направление? и с какою ско-

ростью она бежала?—всего этого узнать было нельзя: мрак ночи не позволял рассматривать предметов, по которым бы можно было сделать соображения.

„Вдруг с правой стороны нежданно—негаданно, из глубины ночного мрака и сквозь шум волн, послышался хриплый голос: «Налево!..—Есть налево!»—был ответ нескольких голосов.

— Батюшки! на расшиву бежим!—вскричал лоцман,—давай налево!.. гни налево!

„В ту же минуту с правой стороны послышались также суматоха и крик:—На расшиву бежим! на расшиву! Гни направо!..

— Али не видишь?! куда бежишь?! что делаешь, такой сякой?! али Волга-то мала?..—кричали с той и другой расшивы, стараясь обвинить противную сторону.

„Голоса быстро сближались, и через две минуты две расшивы с ужасным треском разразились одна об другую.

„Расшива Николая Ивановича оказалась крепче той, с которой она сбежалась, а потому у противной стороны слетели порыска и вся обделка, немного погодя переломилась райна, а на судне Николая Ивановича изорвало парус.

— Распехивайся!—кричал лоцман Николая Ивановича.

„Бурлаки с шумом принялись распехиваться, а между тем с обломанной расшивы начали кидаться поленьями; тем же стали отвечать и с расшивы Николая Ивановича. Тут началась страшная ночная война. «Караул!.. убили!..»—кричали с обоих судов. К счастью, расшивы разошлись, скоро и быстро пошли одна от другой в разные стороны.

— Не уйдешь, мошенник! не уйдешь!—кричали с обеих расшив, каждый в свое утешение, но этот угрожающий крик скоро сделался не слышен друг для друга.

„Когда судно Николая Ивановича расцепилось с другим судном и побежало свободно, то лоцман потерял уже всякое соображение—куда бежать. Парус немножко осадил. Лоцман приказал наметнуть шестом—не смаячил.

„Не более, как через четверть часа, опять сделалась тревога. Оказалось, что расшива уже забежала на другой берег Волги и попала в какие-то кусты ивняка.

— Дядя! в *полои* ¹⁾ забежали!—вскричали бурлаки.

— Налево! налево!—закричал лоцман.

— Есть налево!—ответили бурлаки. Но только что кончили они эту переключку, как расшива очутилась в густых кустах ивняка и со всего размаха набежала на мель. От сильного удара судно затрещало, бурлаки все до одного попадали, а парус расплосовало на куски.

„Не буду описывать всей суматохи при стаскивании изорванного паруса; скажу только, что страшная буря и темнота ночи весьма препятствовали работам, тем более, что огромные части паруса со свистом хлестали по палубе и отбивали этим работу. Трех бурлаков ранило опасно, одного сшибло в воду, но так как около судна было не глубоко, то он достал до дна и спасся.

„Когда парус убрали, начало рассветать. Николай Иванович сосчитал всех бурлаков: много было из них переранено, но не смертельно, а Терентья вовсе не оказалось. И покричали было его, и поискали по мурьям—нет.

¹⁾ Полоями называются низменные места, затопленные полою водою. П. Зарубин.

„По всему вероятно, он упал в воду в то время, когда сбегались суда. В это время невозможно было расслушать ничего отдельного голоса“¹⁾.

Засевшую расшиву пришлось бросить, а злополучному хозяину ее итти домой пешком целых 600 верст.

Таково картинное описание плавания по Волге на расшивах, и такова была тяжкая работа волжских бурлаков. Надо было иметь железное терпенье или доходить до животного безразличия, чтобы выполнять ее изо дня в день целыми неделями и месяцами, не редко даже не отдыхая, как следует, и ночью, так как, при задержке судна в пути противными ветрами и при условии доставки товара в определенный срок, бурлаки спали иногда в последние ночи пути всего часа по два, а то и еще меньше.

Надо сказать, что сон бурлаков был, вообще, не долог: в короткие летние ночи он определялся, как уже отмечено выше, „вечерней звездой“ и восходом солнца, осенью же измерялся зажженной на ночь сальной свечей: как только сгорала половина свечи (на что требовалось не больше часов 4 времени), так водолив и лоцман будили рабочих, прерывая их самый сладкий сон, который еще не успевал подкрепить их силы после тяжелого труда. Нередко бывало, что молодые бурлаки „досыпали“ уже в лямке, двигаясь и натягивая ее совершенно бессознательно в такт с артелью.

Не считая случайных препятствий и задержек в пути, ход расшив с низовьев Волги до Рыбинска был, вообще, не одинаков. Это зависело и от самого судна, более легкого или тяжелого на ходу, и от количества рабочих на нем, и от администрации судна. Считалось хорошим ходом, если суда прибывали в середине июня, но некоторые судовщики ухитрялись приходиться и раньше, при чем разница во времени достигала иногда целой недели и даже двух. В этом отношении особенную известность приобрели в свое время указанные выше Дегтяревы и ярославские Полетаевы, которым кладчики даже платили за доставку дороже на 1—1½ коп. с пуда. Главной причиной их успеха были, повидимому, рабочие, которых всегда бывало у названных судовщиков больше, чем у других, а также полная исправность и доброкачественность всех „припасов“ и вооружения судов. Кроме того, Дегтяревы славились, как лучшие по Волге строители расшив, которые выходили у них значительно быстрходнее, чем у других судостроителей. Наконец, они были известны по всей Волге и как самые опытные судоводители. Особенно широкой популярностью пользовался Игнатий („Игошка“) Дегтярев, прозванный иронически волгярами „Скобелевым“ в память известного боевого генерала начала XIX столетия И. Н. Скобелева²⁾, бывшего в 30-х гг. инспектором резервной пехоты в Нижнем-Новгороде. Основанием для такого прозвища послужила необыкновенная энергия Дегтярева, граничившая с своеволием и даже буйством и озорством, а ближайшим поводом было то обстоятельство, что и генерал Скобелев, и „Игошка“ были оба калеки: первый потерял в бою правую руку, а второй, при стрельбе из ружья „по пьяному делу“, лишился трех пальцев правой руки. Несмотря, однако, на свой жесткий и бесшабашный характер, Дег-

¹⁾ П. Зарубин: „Темные и светлые стороны русской жизни“, т. I, стр. 325—354.

²⁾ Автор любопытных „Приказов“, выпущенных в 1836 г. отдельной книгой, „Пишем из Бородина от безрукого к безному инвалиду“ и ряда рассказов „Русского инвалида“ (псевдоним Скобелева).

тярев-„Скобелев“ умел ладить с рабочими и влиять на них так, что они подчинялись ему беспрекословно и охотно. На Волге положительно стон стоял, когда шли „Скобелевские“ расшивы; все суда предупредительно давали им дорогу, так как иначе рисковали крупными неприятностями в виде всяких „теленков“, „лаптей“, перерубания канатов и пр. В то же время работа у „Скобелева“ начиналась обычно раньше, чем у других судовщиков, и кончалась позднее, так что он каждый день успевал пройти лишних 5—6 и даже до 10 верст против других. Остановок на обед у него нередко не полагалось не только в низовых плесах, но и на среднем и верхнем Поволжья. В особенно тяжелых местах, где требовалась напряженная работа всей артели и нельзя было обедать даже посменно, „Скобелев“ раздавал неизменный обеденный „саламат“ в шапки и картузы рабочих, и последние съедали его, не прерывая работы.— Старые волгари рассказывают со слов своих отцов и дедов, что „Скобелевские“ расшивы, выйдя из Самары, успевали к Рыбинску догнать суда, вышедшие одновременно с ними из Тетюш, Казани и даже из Чебоксар.

Обыкновенно все низовые суда собирались в Рыбинск к „Ильину дню“, т. е. к 20 июля.

По прибытии в Рыбинск расшивы становились в линию, ожидая очереди разгрузки, бурлаки же немедленно получали расчет (который нередко начинался еще в пути, при подходе к Рыбинску, примерно от „Горелой гряды“—за 7 верст от Рыбинска) и торопились уйти домой. Судовщики,—по доброй ли воле, или под воздействием рыбинских властей, старавшихся не задерживать у себя такой горючий материал, как отработавшиеся бурлаки (которых собиралось здесь нередко до ста тысяч человек),—в большинстве случаев всячески содействовали их отъезду, давая для этого бесплатно мелкие досчаники и всегда беря пониженную плату за провоз на попутных судах, уходивших из Рыбинска.

Небольшие суденышки, на которых отправлялись домой бурлаки,—длинной до 5 саж. и шириной до 1½ саж.,—набивались, как сельдями боченки: люди размещались в лежку или, как говорили сами бурлаки, „в расклинку“,—лежа поперек судна, головами, в шахматном порядке, к обоим бортам, так что голова одного приходилась к ногам другого,—при таком способе нагрузки в один досчаник набивалось до полусотни человек, подвергаясь, под открытым небом, всем влияниям погоды и (особенно ночами) опасности опрокинуться прямо головой в воду от какого-нибудь подводного препятствия или, позднее, от встречного парохода. Размещение на попутных судах бывало в общем не много лучше, по крайней мере для общей массы бурлаков, обязывавшихся, кроме того, грести в пути поочередно, обыкновенно по 3 пары. Неработавшие в гребях помещались особо—на небольших подмостках, устраиваемых в корме и на носу, где можно было поместить человека 4—5; с этих лиц бралась повышенная плата—от 1½ и до 2 руб. ассигнациями до Казани; гребцы платили обычно 50 коп. с человека, т. е. 15 коп. серебром. Плата до Нижнего издавна установилась не свыше 10 коп., сохраняясь долгое время в таком размере даже по появлении на Волге пароходов. Необходимо, впрочем, сказать, что и „капиталы“, получаемые при расчете бурлаками, были не ахти какие. Как уже отмечено выше, „коренными“ бурлаками примерно половина всей платы получалась в виде задатка при порядке, на другую половину рабочие жили и питались во время путины. На конечный расчет приходилось, таким образом, очень немного.

Однако не все бурлаки разъезжались из Рыбинска по домам. Некоторые из них после „большой путины“ с низовьев Волги нанимались на вторую, „малую“ или „короткую“—от Нижнего, Лыскова и других, сравнительно недалеких, пристаней, куда и сплывали из Рыбинска; иные шли бурлачить вверх по Волге или по системам. Впрочем на последних тяга судов чаще всего бывала лошадиная, практиковавшаяся иногда и на Волге, в верховых плесах.—Работавшие все время на „коротких“ путинах, продолжавшихся обычно не больше четырех недель каждая, делали их не меньше двух—трех за лето. Две путины также совершала большая часть бурлаков—вятчан, проходя сначала весной по рекам Вятке, Белой и Чусовой в Каму до Лаишева, а отсюда вторую путину—до Рыбинска.

Прибывшие в Рыбинск суда стояли здесь под разгрузкой и в ожидании ее обыкновенно около месяца, а иногда и больше. Бывали случаи, что они задерживались даже до 10 недель, и хоть по контрактам на перевозку грузохозяева обязывались платить судовщикам простойные деньги (примерно до 10 руб. за неделю), но это обязательство почти никогда не выполнялось. По разгрузке суда или отправлялись домой (верхне-волжские расшивы: городецкие, сологзовские, пучужские и др., а также сурские и частью камские,—вообще, более далекие от низовьев Волги), или шли до тех пристаней, где они должны были грузиться будущей весной, или же, наконец, те, которые разгружались первыми, раньше других, сплывали еще раз в низовые плеса—для второй путины, которую они поспевают сделать до Казани или в лучшем случае до Нижнего. Последнее чаще всего удавалось судовщикам средне-волжского района (услонским, исадским и др.), имевшим возможность скорей спуститься вниз и выйти первым рейсом до Рыбинска, чем более дальние—верхне-волжские, камские или сурские судовладельцы. Некоторые суда, сплывавшие из Рыбинска далее Нижнего-Новгорода, захватывали из Нижнего ярмарочные грузы и везли их в попутные города или в места своего назначения. Однако из коренных и кладных (хлебных) расшив это имели возможность сделать немногие, так как в большинстве случаев ярмарочные грузы раньше их забирали гребновские расшивы, ходившие только до Нижнего и поспевавшие после разгрузки здесь свезти ярмарочные товары до Астрахани и снова подняться, уже поздней осенью, с рыбой до Саратова, бывшего до конца 60 х гг. XIX в. главным, после Нижегородской ярмарки, рыбным рынком Поволжья¹⁾. Кроме того, ярмарочные грузы отправлялись на спиртовых расшивах, а также и на более мелких судах. Часть расшив, сплывавших до Нижнего, особенно городецких, балахнинских и из других судостроительных пунктов, ежегодно продавалась ярмарочным купцам, бывшие же владельцы их строили себе зимой новые суда.

В Покамье ярмарочные товары шли на камских расшивах, обычно ходивших не выше Нижнего (а некоторые, из более отдаленных районов, вроде Вятки, Белой и верхней Камы, даже только до Казани).

Вообще, осенью на расшивах работали уже мало: осенние дожди сильно портили бичевник, и вести по нему большие и тяжелые суда было очень трудно. К тому же и дни становились короткими, а итти в темные ночи было невозможно. В виду всего этого

¹⁾ С постройкой Грязе-Царицынской жел. дороги рыбный рынок перешел в Царицын.

свежий хлеб осенью перевозился обыкновенно вверх, не выше Костромы (на нижегородские, городецкие и костромские мельницы), на более мелких *кладнушках*, которые успевали сделать один рейс до места назначения груза.

Осенью шли вверх обычно только расшивы—мстерычи, выходявшие из Астрахани в половине июля (после „Казанской“—8 июля) и прибывавшие в Мстеру к началу октября, находясь в пути около 3 месяцев.

В заключение обзора волжского судового промысла небезынтересно коснуться вопроса о степени прибыльности его.

При нормальных условиях плавания оборот судовщика по каждому отдельному судну выражался приблизительно в таких цифрах: валовая выручка с расшивы, при средней грузоподъемности ее в 25.000 пуд. и также среднем фрахте (в 50 гг. прошлого столетия) около 20 коп. с пуда, могла достигать до 5.000 руб.; расходы определялись следующим образом: плата бурлакам около 2.000 руб., прочей команде до 300 руб., амортизация судна, при 6—7 годах службы расшивы и строительной стоимости ее с вооружением до 5.000 руб., около 800 руб.; наконец, ремонт и прочие расходы обходились в 600—700 руб.,—таким образом весь расход достигал 3.700—3.800 руб., и прибыль выражалась в 1.200—1.300 руб. Принимая во внимание усиленный труд самого судовщика и членов его семьи, как по подготовке судна к плаванию, так и в самом пути, эта сумма не должна быть признана высокою. При всяких же осложнениях и неудачах в пути, вроде перегрузок, значительных запозданий и тем более аварий судна, прибыль значительно уменьшалась, если даже не сводилась и совсем на-нет. Бывало даже так, что продолжительная остановка судна вела к полному разорению судовладельца, вплоть до потери самого судна, когда доставка груза была срочная и обеспечивалась залогом расшивы.—Старые волгари рассказывают, что в таких случаях приходилось иногда наблюдать у судовщиков—крестьян очень трогательные картины: испробовав без успеха все средства, чтобы снять судно с мели, злополучный „хозяин“ прощался с своими рабочими (если они оставались на судне), тихо съезжал на берег, кланялся здесь, в знак прощанья, своему кормильцу до земли и брел пешком восвояси, оставляя судно владельцу груза.

К сожалению, до нас дошло очень мало точных сведений о фрахтах, существовавших в прежнее время. Одни из самых старых данных на этот счет имеются в „Библиотеке хозяйственно-коммерческих знаний“ за 1841 год. Здесь говорится: „Цены за провоз с низовых пристаней до Рыбинска весьма различны, смотря по количеству товаров, числу порожних судов и состоянию вод. До Рыбинска взимается с пуда: из Саратовской губернии 65—70 коп., из Симбирской, Пермской, Вятской, Казанской 40—55 коп., из Нижегородской 20—25 коп., из Моршанска и Орла (на мокшанах) 40—45 коп.; до Нижнего-Новгорода: с саратовских пристаней 30—40 коп., от симбирских пристаней 20—35 коп., Чебоксар 15 коп.“ Некоторым подтверждением этих цифр служит указание П. А. Зарубина, что фрахт от Самары до Рыбинска определялся в хорошие годы от 55 до 60 коп. с пуда ¹⁾. Весь счет проведен, конечно, на ассигнации. В конце 40-х годов за перевозки до Рыбинска на расшивах и других „ходовых“ непаровых судах брали с пуда от Саратова, Балакова и Самары 18—

¹⁾ П. Зарубин; „Темные и светлые стороны русской жизни“, т. I, стр. 223—243.

20 коп. (серебром), при чем от Самары фрахт часто спускался до 15 коп.; от Астрахани до Нижнего-Новгорода—35 коп. и т. д. ¹⁾).

Нелишне будет несколько остановиться на этих цифрах, чтобы посмотреть, как и из чего они сложились, и выяснить более точно и определенно, сколько могли давать заработка промышленнику-судовладельцу.

На каждые 300 пудов груза надо было брать по крайней мере одного рабочего, цена которому от Самары до Рыбинска была 20 р. + на харчи 2 р., таким образом одна стоимость рабочих ложилась расходом в 7½ коп. на пуд клади. Судно в большинстве случаев делало один рейс в навигацию; стоимость его (без оснастки) обходилась примерно в 100 руб. на 1.000 пуд. подъемной силы,—отсюда судно средней величины, грузоподъемностью в 30.000 пуд., стоило 3.000 р., да оснастка его с якорями, канатами и парусами до 1.500 р.; служило оно 7—8 лет, следовательно на погашение капитала падало до 600 р. в год, или 2 коп. на пуд груза. Необходимый ремонт, конопатка, осмолка, возобновление снастей, якорей, порожние рейсы за грузом, зимовка, проценты на затраченный капитал,—все это стоило не дешево. Наконец, в течение 7—8 лет службы судна, минимум, один, а то и два года, приходилось стоять совсем без работы,—по случаю неурожая и других причин,—эти годы ложились также немалым расходом на рабочие путины. В конце концов судовладелец в большинстве случаев мог только кормиться от своего промысла, не наживая больших капиталов.

Высшего расцвета судовой промысел на Волге достиг в 30 и 40 гг. XIX века, когда здесь плавало круглым счетом до 1.000 расшив. С 50-х годов эти суда начали постепенно исчезать, вытесняемые буксирными пароходами и баржами. Пароходы понизили фрахт почти вдвое против расшив и, кроме того, повезли товар значительно скорее,—при таких условиях конкурировать с ними расшивам оказалось не под силу.

Окончательно доконало расшивное судоходство сильное и раннее мелководье на Волге в течение подряд двух навигаций—1858 и 1859 гг. Грузенные расшивы встали в пути, вызывая разорительные распазки; многие артели бурлаков, озлобленные задержками и напуганные вспыхнувшей эпидемией холеры, бросили суда, и огромное большинство последних пришлось выводить до мест назначения коноводными машинами и пароходами, уплачивая за выводку очень высокие цены. Судовщики совершенно разорились. Кроме того, они окончательно поняли, что их промысел отжил свой век, и с тех пор новых расшив уже не строилось на Волге, а к 70-м годам эти суда совершенно исчезли. Дольше других держался услонский судовладелец Зиновий Степанович Тарасов, скупавший старые расшивы и сплавлявший на них в Астрахань известку.

Судьба бывших владельцев расшив была различна: более состоятельные и предприимчивые из них, как, напр., Дегтяревы, Константиновы, Чернов и мукомолы Поленов, Башкировы и др., завели пароходы и продолжали судоходную деятельность; другие, как Лапшин, Золин, Колотушкин, усиленно занялись судостроением, особенно постройкой баржей, спрос на которые очень поднялся с развитием пароходства, а поздние также обзавелись постепенно пароходами; некоторые пошли на службу к более счастливым или богатым судовладельцам, но большинство, повидимому, совсем пор-

¹⁾ „Очерк 50-летия деятельности Общества по Волге“ и др. источники.

вало с судоходством и занялось другими делами, что также само по себе подтверждает сделанный выше вывод, что в „судовом промысле“ на Волге было, вообще, не много соблазнительного, и, при возможности заменить его другим заработком, это делали довольно охотно. Так, кстати сказать, сделал и много раз цитированный нами старый волгарь П. А. Зарубин, ушедший на государственную службу. Впрочем, здесь играла роль, несомненно, не одна малоприбыльность судового промысла, а также и огромные нервность, беспокойство и напряжение при занятии им в связи с большой рискованностью самого дела. Судовой промысел был таков, что при высоких фрахтах и при хорошей удаче, судопромышленник в какие нибудь 2—3 года мог „зашибить“ довольно порядочную „деньгу“, а один несчастный год вытаскивал у него из кармана все с корнем.

Очень интересным является вопрос о бурлацкой массе,—что она представляла из себя и куда ушла по прекращении „судового промысла“ и работы лямкой.

Бурлачество.

Общее количество бурлаков на Волге исчислялось сотнями тысяч человек. Еще в начале 30-х годов их насчитывали до 412.000 на Волге и Оке и свыше 50.000 на Каме ¹⁾, в период же расцвета „судового промысла“—в 40-е годы общее количество бурлаков в волжском бассейне определялось до 600.000 человек. Даже в 1851 г., при значительном количестве на Волге коноводок и довольно уже сильном развитии пароходства, было поряжено бурлаков: на коренной Волге от Рыбинска до Астрахани 151.404 человек и на притоках Волги не выше Рыбинска 137.077 человек. От этого года сохранилось, между прочим, распределение нанятых рабочих по главнейшим волжским пристаням, на которых было зарегистрировано:

на Рыбинской пристани	19.650	челов.
„ Нижегородской „	33.790	„
„ Лысковской „	15.795	„
„ Казанской „	13.733	„
„ Самарской „	22.064	„
„ Саратовской „	6.539	„
„ Астраханской „	10.558	„ ²⁾

Таким образом, на пристани Нижегородской губ. (Нижегородскую и Лысковскую) падает свыше 40% общего количества бурлаков, нанятых на самой Волге. Впрочем, на одном месте найма нельзя основывать точных выводов о происхождении бурлаков, ибо в крупные пункты, вроде Нижнего-Новгорода, рабочие шли наниматься отовсюду; равным образом, в некоторых низовых пунктах (как Самара, Астрахань) скопилось немало рабочих, приходивших издалека, чтобы поспеть к первому *верховому* рейсу в Астрахань, обычно начинавшемуся в конце апреля или в начале мая.

Вообще, бурлаки собирались со всего Поволжья и почти из всех прилегающих к Волге и ее притокам губерний—все со своими характерными ироническими прозвищами в бурлацкой среде, передававшимися из рода в род. Тут были: и тверичи—„козлятники“ ³⁾,

¹⁾ К. И. Арсеньев: „Гидрограф. обозрение России“ („Ж. М-ва Вн. Дел“ за 1836 г., ч. XIX, янв., стр. 26 и 39).

²⁾ Гагемейстер: „О торговом и промышленном движении на Волге“ (Журн. М-ва Гос. Имущ. 1859 г., кн. 1).

³⁾ „Тверичи через забор козу пряниками кормили, думая, что девка“.

и костромичи—„тамойки“¹⁾, и ярославцы—„чистоплюи“²⁾ и нижегородцы—„водохлебы“³⁾, и казанские татары—„князя“ (или „свиное ухо“) ⁴⁾, и самарцы—„горчичники“⁵⁾, и саратовцы—„чехонники“⁶⁾, и рязанцы (особенно кадомцы)—„макары“⁷⁾, и тамбовцы—„ягутки“⁸⁾, и пензенцы—„толстоногие“⁹⁾, и муромцы—„святогоны“¹⁰⁾, и вятчане—„слепороды“¹¹⁾, и даже далекие новгородцы. Из поволжских губерний бурлачить не ходили только астраханцы—„чилиимники“¹²⁾, работавшие исключительно у себя в Астрахани.

Наибольший процент бурлаков давала первоначально Пензенская губ., носившая даже специальное название *бурлацкой*; в более позднее время, в период уже сокращения бурлачества, преимущество в этом отношении перешло к другим губерниям. Так, в 40-х и 50-х годах XIX столетия большой наплыв бурлаков был из губернии Рязанской; кроме того, всегда много давала их губерния Нижегородская—исконная поставщица бурлаков-профессионалов, только и занимавшихся бурлацким промыслом. В описываемый период верховые бурлаки были преимущественно из губерний Ярославской, Тверской и Новгородской, низовые или, как их звали, (специально) волжские—из Костромской, Нижегородской, Вятской, Казанской, Симбирской, Пензенской, Владимирской, Рязанской, Тамбовской, Самарской и Саратовской губерний.

Гнала людей в бурлаки преимущественно нужда—малоземелье или плохие урожаи, неотразимой приманкой служил *задаток*, особенно в период наиболее острой нужды крестьян в деньгах, к которому обычно и приурочивалась „поряда“,—с конца февраля по начало апреля. До 1861 г. не мало между бурлаками было и беглых крестьян, охотно принимаемых некоторыми судовладельцами за особо пониженную плату. Наконец, были и такие, что шли „бурлачить“ из любви к свободе и простору наших рек, особенно Волги, из охоты посмотреть на ее города и побродить по вольным берегам, а иногда и забыться при этом от какого-нибудь личного тяжелого горя. Такой бурлак (являвшийся, однако, безусловно исключением из общей массы) воспет нашим поэтом И. С. Никитиным в его всем известном стихотворении „Бурлак“:

... Запросилась душа на широкий простор...
Взял я паспорт, подушное отдал...

1) Произносящие „тамойко“, вместо „там“.

2) Франты, белоручки и здоровяки—„кровь с молоком“.

3) Общее название бурлаков—профессионалов, носивших, для обозначения своего звания, ложку за околышем картуза, и, в частности ироническое прозвище нижегородцев, у которых „воды много, а почерпнуть нечего“ (вследствие расположения города на горах).

4) Общие насмешливые прозвища татар.

5) Сеявшие прежде горчицу; позднее в переносном смысле—хулиганы.

6) „В Саратове чехонь (рыба) через собор перепрыгнула, а мещане этот собор с молотка продали“.

7) По преданию, Петр I, встретив в Кадоме трех Макаров под ряд, в шутку сказал: „Будьте ж вы все Макары!“ „Макар“—простак.

8) Общее название на севере (в новгородско-череповецком районе) случайных бурлаков из крестьянской гольтыбы; производят от слова *ягун*—акальщик, говорящий на «а», но, м. б., скорее от нижегор. и костром. *ягло*—падаль, упадь, стерва.

9) Надо думать, в связи с большим распространением в Пензенской губ. мордвы, считающей толстые ноги признаком красоты женщин.

10) Прогнали в XIII в. епископа св. Василия.

11) Некогда свою рать побили, приняв ее за неприятельскую.

12) Чилим—водяное растение *trapa natans*—водяные или чертовы орехи: чилимник—охотник до водяных орехов.

И пошел в бурлаки. Разгуляли тоску
Волги-матушки синие волны!..
Коли отдых придет,—на крутом берегу
Разведешь огонек в вечер темный,
Из товарищей песню один заведет,
Те подхватят,—и в миг встрепенешься,
С головы и до ног жар и холод пойдет,
Слезы сдержишь и сам тут зальешься!
Непогода-ль случится, и вдруг посетит
Мою душу забытое горе,—
Есть разгул молодцу: Волга с шумом бежит
И про волю поет на просторе;
Ретивое забьется, и вспыхнешь огнем!
Осень, холод—не надобна шуба!—
Сядешь в лодку,—гуляй! размахнешься веслом,
Силой с бурей померяться любо!
И летишь по волнам, только брызги кругом...
Крикнешь: „Ну, теперь божия воля!
Коли жить—будем жить, умереть—так умрем!“
И в душе словно не было горя.

Не говоря об этих исключениях, вся бурлацкая масса довольно резко делилась на два разряда. Первый составляли бурлаки-профессионалы, почти все с коренной Волги, в значительной части нижегородские „водохлебы“ и жители прилегающего к нижегородскому району верхнего Поволжья, бурлачившие из года в год всю жизнь, знавшие Волгу, как пять своих пальцев, сметливые и ловкие в привычной судоходной работе, которую считали своим природным занятием. Они всегда нанимались в „коренные“—на всю путину, были наиболее надежным элементом среди остальных бурлаков и чаще других выбивались в „шишки“, „косные“, „подручные“ и пр. В Поволжье были целые волости, регулярно и почти сплошь занимавшиеся бурлачеством и поставлявшие эту основную и лучшую бурлацкую силу, и были отдельные селения, служившие исконными гнездами определенных групп этой силы, по преимуществу квалифицированных, ответственных работников тогдашнего судоходства: водолизов, лоцманов, „завозников“-кормщиков и пр. Так, лучшими бурлаками по всей Волге слыли „махлята“, „обжорцы“, „ячменцы“ и „заборцы“, называвшиеся так по именам волостей (Костромской губ.); из которых они происходили. Исконными поставщиками квалифицированных судорабочих были: а) для Волги: с. Чернопенье Костромской губ. (преимущественно для верхового волжского плеса) и с.с. Чернорочье (на Оке) и Кадницы (на Волге) Нижегородской губ. (для верхового и низового, так называемого Астраханского, плесов), а также с.с. Криуши Симбирской губ., Золотое Саратовской и ряд пунктов Тамбовской губ. по берегу р. Оки; б) для Камы: с.с. Слудка, Усть-Гарево и Орел Пермской губ. и с. Котловка Вятской губ.; в) для р. Белой: с.с. Чеганда и Колесниково (у устья Белой) и некоторые другие прибрежные пункты; г) для Вятки с. Истобенское; д) для Оки, Цны и Мокши ряд сел Муромского уезда, Владимирской губ.; е) для Ветлуги с. Коротни; ж) для Суры с. Промзино.

Второй разряд составляли случайные (по преимуществу добавочные) бурлаки,—„ягутки“ и „водоброды“, как их насмешливо называли,—из крестьянской бедноты и городской голытьбы, шедшие на реку по крайней нужде, для временной передышки, потому

что больше некуда было деваться, или же сдаваемые в наем (нередко в виде наказания или за недоимки) сельскими властями и помещиками, наконец, всякий беглый, беспаспортный люд,—чаще всего малоопытные и несхватчивые работники, представлявшие только грубую силу, а иногда и „лодыри“, с которых не надо было глаз спускать, чтобы заставить добросовестно работать.

Собственно говоря, огромное большинство бурлаков из крестьян, уходя на Волгу, не порывало окончательно связи с землей, однако сравнительно свободная жизнь бурлака,—правда, с чрезвычайно тяжелым и неблагоприятным трудом, но в то же время с хорошим, сытным питанием и, главное, с широким бесшабашным разгулом,—естественно, выбивала людей из привычной их колеи и делала из них плохих „мужиков“—хозяев. Сами бурлаки говорили об этом в одной из своих песен:

*Я не пахарь полевой,
Не разбойник домовый,—
Мне не пашенку пахать,
А кладнушкой заправлять...*

По народной волжской песне, при первом расставании со своим женихом, поступившим в бурлаки, девушка, невеста его, чувствует большое беспокойство за свою судьбу:

*Волга—матушка родимая течет,
Друга милого-касатика несет;
Вниз красавица-расшивушка плывет,
Дорогой товар нарядная везет...
Друга милого путина далека,
Разделила нас широкая река.
Только струйка малая ко бережку бежит,
Как слеза моя колышется—дрожит.
Растворю тесовые ворота на дворе,
Выйду рано я на утренней заре,
В синю далюшку туманну погляжу,
Друга милого хоть сердцем провожу... ¹⁾*

И опасения и беспокойство были небезосновательны. Попадая в большую артель, вообще, темных и некультурных людей, нередко с участием определенно преступного элемента, то надрывавшихся над непосильной работой, притуплявшей все душевные способности, обращая человека в какой-то тяглый скот и озлоблявшей против всего света, то, наоборот, при попутном ветре, не знавших, куда деваться от безделья, молодой человек быстро заражался общим настроением грубости, бесшабашного разгула и злобы, делаясь типичным „бурлаком—ярыгом“, от которых мать, в народной песне, предостерегает своего сына:

*Не водись, мой сын, со бурлаками,
Что с бурлаками, со ярыгами... ²⁾*

¹⁾ „Великорусс. народные песни“, изд. проф. А. И. Соболевским, т. IV, стр. 44.

²⁾ „Собрание разных песен М. Д. Чулкова. Спб. 1770—1773. Изд. 2-е (Спб. 1913 г.) стр. 431.

и которые все аттестуются, также народной песней, исключительно с отрицательной стороны:

Понизовые бурлаки злы, лукавы... 1)

Н. Я. Аристов, касаясь вопроса о древне-русских бурлаках в своем исследовании „Об историческом значении русских разбойничьих песен“, говорит, что, вообще, „бурлачество было отребием общества, которое выбрасывало их, как лентяев, воров, пьяниц и никуда негодных членов, заклеянных словом *ярыги*. Всякий попавший в общество этих бездомовников, особенно молодой парень, подышавший их заразной атмосферой, точно выходил из острога, способный на всякую кражу и грабеж... Таким образом, как окружающая среда, воспитывавшая бурлаков, действовала на них губительно, так и они распространяли язву на молодое поколение, которое имело несчастье соприкоснуться с ними“ 2).

Еще более резко характеризует бурлаков неприменимый секретарь российской академии наук, позднее ординарный академик, Д. И. Языков в „Энциклопедическом Лексиконе“ Плюшара 3).

Не менее отрицательно говорят о бурлаках народные пословицы. „Собака, не тронь бурлака, бурлак сам собака“, — замечает одна из них; другая ярко характеризует влияние на бурлака среды и озлобляющей тяжелой работы: „Дома бурлаки—бараны, а на плесу—буяны“.

Самое название „бурлак“, производимое от татарского слова *буйдак*—бездомовый, беспутный человек,—так же, как и вышеупомянутое первоначальное название судорбочих—*ярыжный*, получило с течением времени определенно отрицательное значение—буйного, грубого и дикого человека, каковое значение перенесено и на целый ряд родственных с ним по корню слов: *бурлачка* или *бурлачиха*—сварливая, грубая, неуживчивая баба, *бурлаковатый*—грубый и пошлый в обращении человек, *бурлаковать*—вести холостую, разгульную жизнь, *бурлачиться*—дичать, грубеть и т. д. 4).

Грамотных между бурлаками почти не было, и одного из исследователей их быта они сами уверяли, что „таких никогда не бывает, потому что грамотный всегда найдет работу получше бурлацкой лямки“ 5).

Мы уже видели выше, в каких ужасающе грубых формах выражались развлечения бурлаков в свободные от работы минуты на судне, свободные же часы и дни на остановках, особенно в больших городах и конечных пунктах плавания, проходили обычно, как естественная реакция каторжному, убивающему труду, в беспросыпном пьянстве.

Существовала бесконечная по своему содержанию разгульная песня бурлаков, начинавшаяся характерным заявлением:

„Вдоль я пьян, в поперек я пьян“...

А от „верховых“ бурлаков тверского плеса сохранилась интересная песня—частушка, характеризующая их интересы, сводившиеся исключительно к „распивочным“ делам:

1) „Великорусс. народные песни“, изд. проф. А. И. Соболевским, т. I, стр. 325.

2) Н. Аристов: „Об историч. значении русских разбойничьих песен“ („Филологич. Записки“ 1875 г. и отд. изд. Воронеж, 1875 г. стр. 119).

3) „Энциклоп. Лексикон“, т. VII, стр. 408.

4) „Толковый словарь“ Даля.

5) Д. Семенов: „Отечественное“, т. V (Спб. и М., 1869 г.), стр. 180.

Прости Тферь, град славной,
Большой кабак главной;
Такожде Истеря,
Лишь деньгам потеря,
Кабачок Верховской,
Вина пить таковской!
Красное кружало,
Ты нас напужало.
Затвернинский кабачок,
Где курили табачок;
Уж знатная стрелка—
Робятам расделка;
Ты прости, кабак Ухват,
Где сидел родной брат!
На реке на Шоше
Всегда вино плоше,—
Целовальники скупые,
Умом-разумом глупые,
Меряют обидно,
Как плутам не стыдно!
И село-то медно,
Прискудало бедно.
Прости, улица Ильинска
И слободушка Зверинска,
Прости Дятловска ямская,
Слобода Тверская!
В Напрудной слободки
Живут наши тетки,
Орешницы румяны—
Агафьюшки, Татьяны,
Домнушки—матки,
Головушки гладки,
Палаши, Анюши,
Маши и Феклуши,
Анны да Татьяны,—
Завсегда бывают пьяны...
Прости, кто тута есть!
Не бывать нам опять здесь...

Не менее характерны и другие песни, употреблявшиеся в среде бурлаков. Вот для примера две из них:

1.

Как по улице идет молодец,
Не женатой вдоль по широкой идет,
Под полою несет гусельцы,
Под правою несет звончатые.
Струна струну как бьет, как бьет,
Струна струне приговаривает:
Пора молодцу жениться,
Холостому время свататься.
Как где сватались, тут не дали;
Где не сватались, тут двух да трех дают:

Да се старую, се малую,
Да се третью удушливую.
Мне малую взять молодцу—
В колыбелушке покачивати;
Мне удушливу взять молодцу—
Для удушливой в город ходить,
Для удушливой в город ходить,
Для удушливой перцу купить;
Мне старую взять молодцу—
На печи бабу подерживати,
Колачем бабу подкармливати
И сытой бабу подпаивати.
Кабы бабе колача да колача,
Стала-б баба горяча-горяча;
Кабы бабе киселя да киселя,
Стала-б баба весела-весела;
Кабы бабе сапоги да сапоги.
Пошла-б баба в три ноги—в три ноги.
Затянула-б баба песенку
Тонким, звонким голосом:
Как сын на матери снопы возил,
Молода жена в пристяжке была,—
Он стару матушку пристегивал,
Молоду жену придерживал:
Ну, ну, ну, стара матушка!
Отдохни молодая жена!..

2.

Перед нашими вороты,
Перед нашими широки,
Перед нашими широки
Разыгралися робята,
Все робята молодые,
Молодые, холостые;
Они шуточку шутили:
Во новы сени вскочили,
Во новы сени вскочили,
Новы сени подломили,
Новы сени подломили,
Красну девку подманили,
Красну девку подманили,
В новы сани посадили..
„Ты садися, девка, в сани,
Ты поедем девка с нами,
С нами, с нами, молодцами,
С понизовыми бурлаки!
У нас жить будет добренько:
У нас горы золотые,
У нас горы золотые,
В горах камни дорогие...“
На обман девка сдалася,
На бурлацкие пожитки.
А бурлацкие пожитки
Что добры да невелики,

Что добры да невелики—
Одна ляпка да котомка,
Одна ляпка да котомка,
Еще третья-то оборка.

При всех вышеуказанных условиях является совершенно естественным, что многие бурлаки, особенно из случайных элементов, очень мало дорожили своей „службой“, и нередко достаточно бывало какой-нибудь случайной неудачи в плавании, вроде постановки судна на мель, грозившей лишней тяжелой работой, а также лишними расходами на продовольствие, и бурлацкая артель вспыхивала, как порох. Особенно горячее неудовольство и злоба против судовладельцев поднимались во время аварий и серьезных осложнений, когда предстояла перспектива продолжительной задержки в пути. „Во время хозяйской невзгоды,—говорит П. А. Зарубин,—они (бурлаки) свирепствуют страшным образом. К хозяйской беде нет у них никакого сочувствия. Впрочем,—прибавляет автор,—надобно сказать правду, что и хозяева не много сочувствовали бурлацкой беде“¹⁾. В отдельных случаях некоторые хозяева доходили до таких безобразий, что, желая удержать на аварийном судне бурлаков, кидали в воду их паспорта, уверяя затем, что они их потеряли. Впрочем, в то время бесправия масс даже и такие проделки не всегда достигали цели, и нередко бурлаки всей артелью бросали судно и разбегались, надеясь пробраться домой, хотя бы „христовым именем“ и без документов. Однако этим надеждам далеко не всегда удавалось осуществляться, так как и войсковые части, расставленные по берегам судоводных рек для борьбы с разбоями, и „гардкотные отряды“, и всякого рода „предерживающие власти“ усиленно ловили таких беглых бурлаков и расправлялись с ними, как с бродягами.

Не былинушка в чистом поле зашаталась,
Зашаталась бесприютная моя головушка,
Бесприютная моя головка молодецкая!
Уж куда-то я, добрый молодец, ни кинуся,
Что по лесам, по деревням все застава,
На заставах ли все крепки караулы,—
Они спрашивают печатного пашпорта,
Что за красною печатью сургучевой.
У меня-ль у добра молодца своеручный,
Что на тоненькой на белой на бумажке.
Что куда-то ни пойду, братцы, ни поеду,
Что ни в чем-то мне, молодцу, нет счастья...²⁾

печально говорит песня, относимая ко времени Петра I.

Особенно строго поступали с судорабочими, бежавшими с казенных перевозок, напр., соляных. В 1754 г. о них был издан даже специальный указ (от 25 августа), еще более отягчивший положение этих бесправных людей. Указ предписывал „Губерниям, провинциям, воеводским канцеляриям и магистратам сыскивать“ беглых судорабочих, оставивших свои суда, „и в немедленном времени отсылать в

¹⁾ П. Зарубин: „Темные и светлые стороны русской жизни“, т. I, стр. 274.

²⁾ „Собрание разных песен М. Д. Чулкова“. (Спб. 1770—1773“. Изд. 2 (Сиб. 1913 г.). Стр. 435—436.

Низовую Соляную Контору за караулом на их коште, а тамо за такую их продерзость, на страх им и другим таковым же работным людям, ежели подлинно явится, что, взяв в задаток немалое число денег и оставя паспорта, умышленно бежали, учиня жестокое наказание плетями, определить время к зарабатыванию взятых ими у подрядчиков в задаток денег, по рассмотрению Низовой Соляной Конторы¹⁾.

Небезынтересно отметить, что указ дал повод провинциальным властям применять его и в тех случаях, когда возникали недоразумения между рабочими и судовладельцами во взаимных денежных расчетах и даже при нарушении *хозяевами* контрактов с рабочими и неуплате заработных денег: рабочих, без всяких рассуждений, отсылали для разбора дела в Астрахань по этапу на их „коште“. Только в 1772 г. вся нелепость и недопустимость такого порядка была разъяснена новым указом сената (от 19 июня) и предписано всякие недоразумения между судовладельцами и рабочими на почве взаимных денежных расчетов разбирать и разрешать на местах, „где неудовольствие и просьба произойдет“²⁾, но, конечно, и после этого указа у местных властей осталась определенная тенденция к поддержке во всех случаях преимущественно судовладельцев, а не судовладельцев.

В конце концов почти единственный выход для рабочих из тяжелого положения при всяких осложнениях в пути был—совсем удариться в бег, увеличивая собой огромную рать бездомного и беспризорного русского люда того времени, который, по образному народному выражению, „шатался-мотался по рекам глубоким и по степям широким“, промышляя где подаянием, а где и грабежами да разбоем. Вполне естественно, что главным притоном этого люда становилась все та же, знакомая вдоль и поперек, „кормилица“-Волга, эта „вольная божья дорога“, как издавна называл ее русский народ. „Волга,—говорит Н. Я. Аристов,—искони служила богатым рассадником и опытной школой для выработки людей этого сорта“³⁾.

— Ты скажи, сирота, кто тебя воспродил?
— Воспродила меня родна матушка,
Вспоила, воскормила Волга-матушка,
Воспитала меня легка лодочка ветляночка,
Возлеяли меня няньки-мамки—волны быстрые,
Взрастила меня чужа дальня сторона астраханская;
Я со этой со сторонушки на разбой пошел...

говорит народная песня.

И, надо сказать правду, бывшие бурлаки уходили из „стороны астраханской“, в связи с вышеприведенным указом 1754 г. и отношением к ним астраханских властей, с лютой ненавистью к последним. Можно с уверенностью утверждать, что нигде на Волге бурлацкая голытьба не испытывала так много всякого рода притеснений и обид, как в Астрахани, и, вместе с тем, нигде из всего Поволжья не было так много беспаспортной бурлацкой голытьбы, как

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XIV, № 10284.

²⁾ Там же, т. XIX, № 13827.

³⁾ Н. Аристов: „Об историческом значении русских разбойничьих песен“. Стр. 100.

в астраханском районе, представлявшем особые удобства для укры-
вательства на многочисленных островах и в прибрежных камышах
волжского устья. Здесь ютились целые поселения этой голытьбы,
на которую время от времени устраивались астраханскими властями
военные облавы или „высылки“, как называли их бурлаки:

Как из славного царства астраханского,
Что не грозная тут туча подымалась,
Подымалась, снаряжалась грозна высылка,
Что разъезд она держит до круга острова,
До славного пристанища молодецкого,
До соборища бурлацкого... ¹⁾

Жестокая злоба к астраханским властям не раз получала выра-
жение в бурлацких песнях, особенно же ярко проявилась в извест-
ной песне „Ваньки-Кайна“ об убийстве „бурлаками-молодцами и
заволжскими удалцами“ воеводы астраханского, относящейся к
концу XVII или началу XVIII века:

Становилися стружочки среди Волги к островку:
Они ждали, поджидали губернатора к себе,
Губернатора к себе астраханского еще.
Ах, что взговорят (промеж себя) бурлаки молодцы:
„Еще что-то на воде у нас белеется?“
Забелелися тут флаги губернаторские;
Кого ждали-поджидали, того ляд и несет.
Астраханский губернатор догадается:
— Ах, вы гой еси бурлаки, люди золные!
Вы берите золотой казны, что надобно,
Вы берите цветно платье губернаторское,
Вы берите все диковинки заморские,
Вы берите ли вещицы астраханские...

Но голытьба бурлацкая не соблазняется никаким богатством,
чтобы удовлетворить свою ненависть:

„Нам не дорога твоя ли золота казна...
Дорога нам твоя буйная головушка“.
Как срубили с губернатора буйну голову,
Они бросили головку в Волгу матушку реку
И что сами молодцы насмеялись ему:
„Ты добре ли, губернатор, к нам строгой был,
Ах, ты бил ли нас, губил, много в ссылку посылал!..“

Необходимо отметить, что многие и из этого разбойного люда,
наскучив своей, во всяком случае незавидной, доле, при случае
снова шли в бурлаки, особенно в добавочные — в пути плавания
судов, и не редко охотно брались судохозяевами в виду того, что их,
как беспаспортных, можно было нанять дешевле. Среди бурлаков
сложилась даже по этому поведению особая песня, в которой говорилось:

Кому плыть в Камыши—²⁾
Тот паспорт не пиши.
Кто захочет в Разгуляй—³⁾
И билет не выправляй.

¹⁾ „Собрание разных песен М. Д. Чулкова. 1770—1773“. Изд. 2 (СПб. 1913 г.).
Стр. 596.

²⁾ Г. Камышин.

³⁾ Характерное название на языке бурлаков г. Астрахани, где происходил рас-
чет многих бурлаков и их жестокое пьянство.

Большинство бурлаков, остававшихся до конца на судах, возвращались из путины домой разбитые, оборванные и без гроша в кармане, так как получаемый ими от судовладельцев жалкий расчет чаще всего немедленно же пропивался. Таким образом, крестьянское хозяйство в лучшем случае получало от бурлака только задаточные деньги в сумме нескольких десятков рублей ассигнациями, но за то лишалось здорового, крепкого работника и, кроме того, тратилось на его одежду и обувь (лапти, онучи), обыкновенно изнашиваемые за путину до гла.



Рис. 93. Бурлаки. Эскиз И. Е. Репина.

Бывало, что молодой несхватчивый бурлак приходил домой полным калеккой, лишившись при неосторожном обращении с тяжелыми судовыми снастями руки или ноги. Еще чаще бывало, что неприспособившийся бурлак серьезно расстраивал свое здоровье, приобретая на всю жизнь одну из специфических бурлацких болезней, массами выводивших их из строя, а иногда и безвременно сводивших в могилу. От ступания с напряженным усилием по мягкому береговому песку у бурлаков часто происходило растяжение жил; на каменистом грунте они калечили, а иногда и вывихивали от напряжения ноги; от постоянного наклонения головы происходили приливы крови к голове, и в связи с этим возникали тяжелые заболевания глаз; наконец, от сильного налегания грудью на лямку усиленно развивались грудные и легочные болезни, в частности чахотка. О простудных заболеваниях, особенно в позднее осеннее время, не приходится уже и говорить: им в той или иной мере отдавали дань почти все (см. рис. 93).

Наш поэт, описывая свое детство на Волге, так вспоминает одного из больных бурлаков:

...Устали бурлаки,
Котел с расшивы принесли,

Уселись, развели костер
И меж собою повели
Неторопливый разговор.
— Когда-то в Нижний попадем?—
Один сказал,—когда-б попасть
Хоть на Илью...—„Авось придем“,
Другой, с болезненным лицом,
Ему ответил:—„эх, напасть!
Когда бы зажидо плечо,
Тянул бы ляжку, как медведь,
А кабы к утру умереть—
Так лучше было бы еще“...
Он замолчал и навзничь лег.
Я этих слов понять не мог,
Но тот, который их сказал,
Угрюмый, тихий и больной,
С тех пор меня не покидал!
Он и теперь передо мной:
Лохмотья жалкой нищеты,
Изнеможенные черты
И, выражающий укор,
Спокойно-безнадежный взор... ¹⁾

Необходимо, однако, иметь в виду, что в большинстве случаев добровольно шла в бурлаки до известной степени лишняя сила в крестьянском хозяйстве—или члены больших семей, имевших несколько работников, или же жители малоземельных селений, где с сельскими работами могли, при том или ином напряжении, управляться одни бабы. Этим объясняется то обстоятельство, что с прекращением бурлачества значительная часть занимавшегося им крестьянства осталась, в сущности, не у дел и, в конце концов, потянулась из своих родных мест на новые и более привольные земли— в далекую Сибирь, на Кавказ и в степи восточных губерний Уфимской и Оренбургской. Можно с уверенностью сказать, что, не умри бурлачество на Волге, колонизация этих земель, может быть, не была бы закончена до настоящего времени. Наконец, значительная часть бывших бурлаков пошла на отхожие промыслы в города, на разные крупные государственные и общественные работы вроде постройки железных дорог, мостовых, прорытия каналов и т. д. Между прочим, широкое участие бывших бурлаков по устройству, в частности, Ладожских каналов увековочено даже народной песней:

По утру то было раным рано,
На заре то было на утренней,
На восходе красного солнышка,
Что не гуси, братцы, и не лебеди
Со лузей, озер подымались,—
Поднимались добрые молодцы,
Добрые молодцы, люди вольные,
Все бурлаки понизовые,
На канавушку на Ладожску,
На работушку государеву ²⁾...

¹⁾ Некрасов: „На Волге“.

²⁾ „Собрание разных песен М. Д. Чулкова Спб. 1770—1773“. Изд. 2. Спб. 1913 г.
Стр. 204—205.

Выше мы отмечали, что судовой промысел на Волге был связан преимущественно с расшивами. Судовой промысел на р. Оне. Однако он не ограничивался только ими одними. Одновременно с расшивами работали на промысловых началах и многие другие суда, а на более мелких реках последние не редко и преобладали над расшивами. Из таких рек особенно необходимо отметить Оку и ее притоки, с их оригинальными типами судов—гусьянами и мокшанами.

Река Ока в прежнее время не отличалась удобствами плавания: она изобиловала перекатами, а в меженное время не редко бывала, вообще, очень мелка. В некоторые годы, как, напр., в памятный для судовщиков 1854 год, уровень воды на окских перекатах спускался до 10-ти вершков. Очевидец бедствия судопромышленников в этом году, осложняемого разными „бытовыми явлениями“ тогдашней русской жизни, рассказывает о нем следующее:

„На небезызвестном и в настоящее время Вокутинском перекате в 40 вер. выше Муром (Дмитриевы горы) в сказанном году, благодаря мелководью, скопилось более 200 груженных судов... Можно сказать, что творилось нечто неслыханное (правил плавания не было). Вся власть была сосредоточена в руках начальника судоходной дистанции ¹⁾, который на это время приезжал из Мурома со своей командой (водяными солдатами). Распауженные суда пропускались через перекат без очереди,—судовладелец, давший взятку водяному барину, мог рассчитывать на скорейший пропуск судов своих через перекат ²⁾. Суда через перекат протаскивались силою лошадей, которых брали с посторонних судов, ожидавших очереди; лошади, тянувшие судно, до 100 и более штук, обыкновенно находились в воде впереди судна и зачаливались в несколько бичев. Судно затаскивали на перекат до тех пор, пока перед носом судна не образовывалась груда песка, который разгребали лопатами.

„Водяной барин наблюдал с берега и, если что-либо замечал, высылал свою команду, которая ехала к судну в лодке и распоряжалась по-своему. Так, если замечали, что погонщики плохо погоняют лошадей, водяные солдаты набрасывались на погонщиков и избивали их линьками. Также доставалось и лоцману, если он направлял судно не в ворота переката ³⁾: тогда солдаты подъезжали к судну, набрасывались на лоцмана и расправлялись с ним линьками. Жаловаться на солдат было некому. Лоцмана судов, освоившись с такими порядками и завидев, что солдаты едут к судну, бросали руль, прыгали со своих кресел в судно—и через борт в воду, в чем стояли у руля, и брели по воде к противоположному берегу и тем избегали избиения. Судно без управителя оставалось на месте, а беспорядок еще более усиливался. Водяные же солдаты, воспользовавшись таким замешательством судорабочих, начинали хозяйничать на судне (как когда-то жигулевские пираты), брали с судна, что попадалось под руки, отрубали от цельных кругов снасти, брали рогожи и не брезговали провизией. Забравши, сколько было можно, они ехали на берег; редкое судно избегало такой участи.

„В паузках был недостаток, многие разгружали из своих судов товары на берег, от чего происходила порча товаров от недостатка

¹⁾ В то время начальника судоходной дистанции называли „водяной барин“.

²⁾ Взятки давались до 100 рублей. Конечно, право было на стороне богатого и сильного.

³⁾ Воротами называли фарватер реки на перекате.

подтоварника и крыши; кроме всего этого, происходила и просрочка в доставке груза.

„Кроме многочисленной команды, на берегу скопилось много грузчиков, распаузивавших суда. Такое скопище народа вызвало приезд к перекату торговцев и кабатчиков, образовавших на берегу временный поселок. Появившиеся пьянство и драки вызвали приезд из гор. Меленок ¹⁾ исправника и полиции“ ²⁾).

Судовое движение по Оке происходило главным образом на гусьях и мокшанах.

Как уже было отмечено выше, гусьяны строились по преимуществу около Нижнего-Новгорода и на р. Унже. Унженские гусьяны весной сплывали с дровами и др. лесоматериалами также в Нижний Новгород. Таким образом, Нижний каждую весну становился средоточием гусьян, которые и продавались здесь окским судопромышленникам, больше всего для перевозки ярмарочных грузов. Последние шли на гусьях обычно и вперед—из Москвы, Орла, Тулы и др. пунктов, и обратно—в приокские города и местечки.

Тяга вверх по Оке была чаще всего конная. „Коноводами“ (как их называли) служили главным образом побережные жители, особенно Муромского и Касимовского уездов.

К спаду весенней воды, когда берега начинали уже обсыхать, коноводы приезжали в Нижний-Новгород для „поряды“ на выводку, офармливаемой всегда письменным договором за скрепой „водяного барина“ в судоходной дистанции. В договоре указывалось название и размер судна, род и количество товара, подлежащего к перевозке, грузовая осадка судна, а также срок выводки и проч. Количество лошадей и рабочих определялось весом клади: обычно считалась одна лошадь на каждую тысячу пудов и один рабочий на каждых две лошади (не исключая и подростков - „шишководов“). Наем и содержание лоцмана, смотря по условиям, лежали или на кладчике, или на коноводе, при чем, имея в виду, что коноводы брали на свою ответственность сохранность и судна, и перевозимого груза, они в большинстве случаев предпочитали ставить своих лоцманов. Сроки доставки назначались, примерно, такие: до Мурома 7 суток, до Касимова 15, до Рязани 20, до Коломны 25 и до Москвы 30—35 суток. Цены на выводку назначались с пары лошадей и одного рабочего и выражались приблизительно в таких цифрах: до Мурома 15—20 руб., до Касимова 25—30, до Рязани 40—45, до Коломны 50 руб., до Москвы и по Оке выше Коломны 60 руб. При этом на коноводов возлагалось обычно не только оборудование упряжи лошадей, бывшей чрезвычайно простой и состоявшей только из хомутов, дуг и улучин ³⁾, но и оснастка судов, необходимая для их тяги, т. е. установка мачт со всеми креплениями, устройство и навеска рулей, вчаливание якорей, постройка паромов на случай переправы лошадей с одного берега на другой и пр. На счет кладчиков чаще всего относились только тяговые канаты и снасти и иногда гужи, арканы и некоторые другие принадлежности, имевшие отношение к тяге.

Тотчас по заключении договоров коноводы посылали в места своего жительства за лошадьми и рабочими, а сами принимались в Нижнем за оснастку судов, которые к приходу лошадей и бывали уже обычно готовы.

¹⁾ Находящегося в 17 вер. от реки. И. Ш.

²⁾ С. П. Неуструев: „Словарь волжских судовых терминов“, стр 73—74.

³⁾ Легкие оглобли, подобные тем, какие употребляются при боронье.

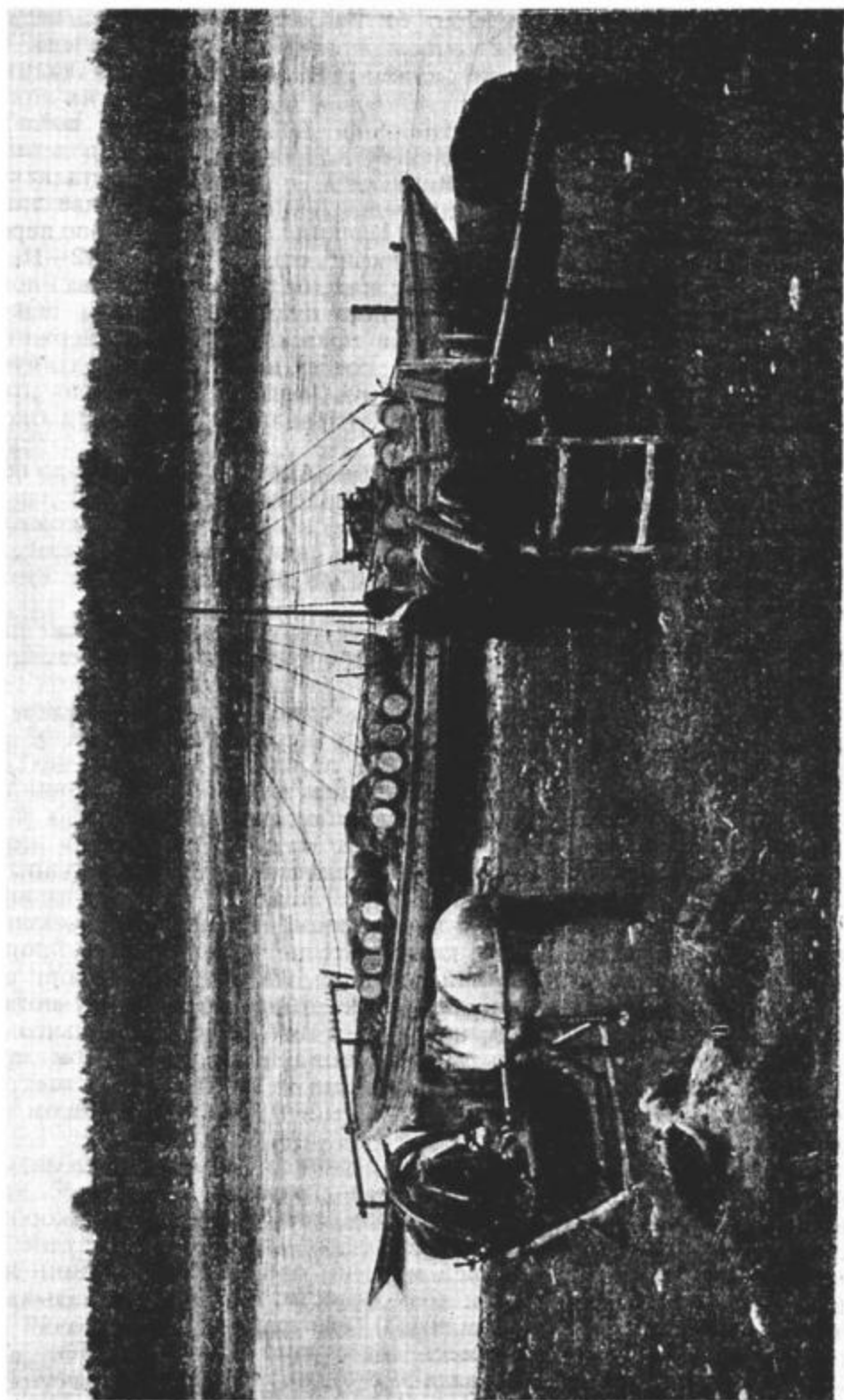


Рис. 94. Привал коноводов.

Суда велись вверх по реке в две бичевы, в которые и впрягались две „ссады“ лошадей, до 16 голов каждая; ссада, шедшая впереди, называлась коренной, задняя—больной. Бичева крепилась одним концом в корме судна и пропускалась через „калитки“ или „серьги“ мачты и „коуш“ бурундука и подавалась другим концом на берег,—здесь к ней прикреплялись так называемые *подсады*—короткие тонкие снасти, оканчивавшиеся узлами, которые продевались в петли поперечников улучин (см. рис. 94). Лошади располагались парами, одна пара за другой, вытягиваясь таким образом в две линии, несколько расходящиеся к концам. Передняя лошадь, подобно передовому бурлаку на Волге, звалась „шишкой“,—ее вел мальчик 12—15 лет, называемый „шишководом“; с боку каждой ссады шли два погонщика. Остальные рабочие были на носу судна (кичке или шакше), помогая лоцману (по его команде) в правее судна: поддерживали его шестью, подбирали бурундуки, когда надо было подтянуться к берегу, или, наоборот, выпускали их, когда нужно было „отрыснуть“ от берега, прибавляли или убавляли в случае надобности самую бичеву и т. п.

Песен при конной тяге не практиковалось, но зато было очень много всякого шума и крика, разносившегося по реке на далекое расстояние. Прежде всего, кричал во весь голос лоцман, командуя ссадами; кричали все рабочие с судна, когда ссады не слышали команды лоцмана; кричали, свистали и шелкали своими бичами погонщики лошадей и т. д.

Для команды существовала особая терминология. Тот же цитированный нами выше очевидец выводки гусян по Оке рассказывает об этом следующее:

„Когда нужно было остановить судно, лоцман обыкновенно кричал с барки погонщику настолько громко, насколько у него хватало голоса: «стой, постой, ало, ло, ло, ло!» и т. д., до тех пор, пока не останавливались лошади. Когда нужно было остановить одну ссаду лошадей, лоцман кричал: «больная, больная, ало, ло» и т. д. или «коренная, коренная» и опять «ало, ло; ло». Если погонщики не слышали и долго не останавливали лошадей, поднимали крик и рабочие с кички, вторя слова лоцмана, при чем не обходилось дело и без ругательств погонщиков. После таких временных остановок, продолжавшихся каких-нибудь четверть часа, лоцман кричал погонщикам: «поднимай легонько, ай, поднимай!»—при этом крике лоцман махал шляпой или даже топал по мостику ногами. На быстром течении лоцман кричал с судна: «ровный легонько» или «гоняй, батюшки, гоняй, как можно, помахивай». При этом крике погонщики махали по лошадям кнутами и свистели изо всех сил. Этот крик и свист в тихую погоду слышен был на далеком расстоянии“¹⁾.

Работа по взводке начиналась с раннего утра и продолжалась до поздней ночи. Летом, когда день долог, в обеденное время делался перерыв часа на 3—4 для корма лошадей, осенью, в короткие дни, работали без перерыва, даже обедая на ходу. На судне это можно было делать по крайней мере по очереди, погонщики же и шишководы не имели и этой возможности: для них накладывалась твердая пища (хлеб, мясо и каша) без разбора в мешочки или кульки, которые в удобном месте, где судно могло несколько „подвалиться“ к берегу, выбрасывались с судна и подбирались рабочими.

¹⁾ С. П. Неуструев: „Словарь волжск. судов. терминов“, стр. 71.

Вообще, труд береговых рабочих хотя и был по существу не тяжел, но отличался многими неудобствами, которые бывали иногда хуже всякой тяготы. Так, им приходилось идти целый день—и в зной, и в холод, и под дождем, нередко по размытой или плохо расчищенной „сакме“, перебираясь в брод через встречные ручьи и речки, а часто и по самой Оке, когда при обходе судном кос и их отмелей нужно было „отрыскивать“ в стрежень, далеко от берега. Особенно трудны такие путешествия бывали осенью, когда измокшим и иззябшим рабочим негде было согреться даже ночами, так как холодная шакша на открытом, беспалубном судне, с небольшим костром, раскладываемым на очаге, служила плохим убежищем для довольно значительного количества людей. Единственным спасением было в таких случаях сено, запасаемое на судне для лошадей: рабочие зарывались в него с головой и таким образом согревались.

Так работали на судах с одной сменой лошадей и рабочих. При срочной доставке, в особенности осенью, практиковали обычно две смены, имея двойной комплект рабочей силы,—такие „двухсменные“ суда шли непрерывно и день, и ночь, делая лишь короткие остановки для перепряжки лошадей.

Цены, которые взимались окскими судовщиками за перевозку грузов, бывали различны, в зависимости от целого ряда причин, важнейшей из которых являлся горизонт воды. При нормальных условиях средние цены были таковы: до Мурома за хлеб и соль 5 коп. с пуда, за прочие товары 7 коп., до Касимова 10 коп., до Рязани 12 коп., до Москвы за дешевые массовые товары 10—12 коп., за более ценные (ярмарочные) 15 коп.; по Оке выше Коломны столько же, сколько до Москвы. Таким образом, вся выручка за путину средней гусяны, грузоподъемностью в 25—30 тыс. пудов, с ярмарочными товарами до Москвы выражалась от 3.750 до 4.500 руб., при расходах на выводку (15 пар лошадей с рабочими по 60 руб. за пару + лоцман) до 1.200 рублей и на вооружение судна и пр. до 700—800 руб.,—чистая выручка обычно не превышала 1.500—2.000 руб. Само собой разумеется, что в случае каких бы то ни было осложнений конечный итог значительно сокращался.

Кроме гусян, по Оке шли, главным образом из Цны и Мокши, мокшаны.

Судоходство по р. Цне развилось приблизительно с конца XVII в., достигнув особенного расцвета в 40-е и 50-е годы XIX столетия, когда с моршанских пристаней отправлялось ежегодно от 800 до 900 груженных судов. Главным грузом был хлеб, перевозившийся в урожайные годы в количестве до 100.000 пудов и шедший в Рыбинск и частью в Москву. Крупное в свое время значение моршанской хлебной торговли нами отмечалось еще в I-м т. нашего труда. Отмечалось также и то, что здесь впервые в волжском бассейне возникла общественная судоходная организация, учрежденная особым законом 1816 года, под названием *судоходной депутации*, избираемой собранием судопромышленников в помощь начальнику местной судоходной дистанции для наблюдения за порядком при сплаве и помощи судопромышленникам „в отправлении торгова, в найме судов и рабочих людей“. Подробный порядок отвала и движения судов в пути устанавливался особыми правилами.

Сплав моршанского каравана представлял очень много своеобразного и интересного.

Судорабочие обыкновенно нанимались с зимы. Коренных бурлаков брали на всю путину до Рыбинска (преимущественно из

крестьян Тамбовской губ.)—от 70 до 80 чел. на малые мокшаны и от 150 до 180 человек на большие. Плата им была от 8 р. 50 коп. до 12 руб. за весь путь на своих харчах, при чем при порядке выдавалась вперед в виде задатка половина платы, а другая половина оставлялась на расходы в пути. Лоцман на малых судах был один, получавший от 85 до 100 руб. за путину, на больших судах—два, получавшие от 130 до 150 руб.; водолив один, нанимавшийся на все лето за плату от 180 до 220 рублей на хозяйских харчах. Особых помещений для жилья рабочих на мокшанах не было,—все размещались прямо в трюме, располагаясь на перевозимых товарах.

По первому весеннему теплу рабочие собирались на суда и до начала ледохода готовили их к сплаву—осмадивали, оснащали и грузили. Сплав начинался немедленно по проходе льда, при чем крупный караван выходил обычно сразу. Суда шли одно за другим и в строгой очереди, не имея права обходить друг друга вследствие извилистости реки и опасности всяких маневров. Обход каравана разрешался только мелким судам—кладнушкам, досчаникам, шиморянкам и пр., потому и носившим здесь общее название „обгонок“. Караван сопровождали на особой косной начальник дистанции и судоходная депутация. Дело велось на строго общественных началах. Так, напр., в случае аварии или, вообще, какого-либо несчастья на одном из судов, когда с ним не могла справиться своя команда, на судне выкидывался черный флаг, и весь караван немедленно останавливался, а рабочие спешили к аварийному судну и общими силами боролись с бедой (совершенно бесплатно), пока не удавалось оказать необходимую помощь или выяснялась безнадежность всех усилий,—только тогда караван продолжал дальнейший путь.

Двигались, вообще, медленно, отчасти из осторожности при всех вышеуказанных условиях плавания, главным же образом вследствие слабости течения р. Цны и особенно Мокши. В устье последней, где образовывался большой подпор воды течением Оки, караван даже совсем останавливался, и приходилось пускать в ход или весла, которых бывало на каждом мокшане от 50 до 80 штук, или завозные якоря, продвигаясь „подачами“. По Цне (180 верст) шли обыкновенно от 8 до 12 суток, по Мокше до устья (48 верст) от 5 до 8 суток. Окой двигались (также при помощи весел) уже несколько скорее, проходя расстояние до Нижнего (около 330 верст) в 10—15 суток.

В Нижнем-Новгороде происходило перевооружение судов для следования вверх по Волге до Рыбинска: все сплавные припасы (греби, рысковые косяки и пр.) выгружались и оставлялись на время обыкновенно в Борзовке, где держали для этого особые склады бр. Вяхиревы; на мокшаны при помощи кранов (бывших у тех же Вяхиревых) ставились большие мачты и делались другие приспособления для хода под парусами и бичевой,—на все это уходило от 4 до 6 дней.

Судовщики в это время подыскивали и нанимали в Нижнем дополнительных бурлаков, от 30 до 50 человек на судно, плата им за путину до Рыбинска от 4 р. 50 к. до 5 и даже до 7 руб. на хозяйских харчах.

По окончании перевооружения и найма дополнительных бурлаков мокшаны продолжали свой путь—уже каждое судно в отдельности, употребляя на ход до Рыбинска (455 верст) 25—30 дней, а при безветрии или противном ветре даже до 40 суток. Таким об-

разом, вся путина от Моршанска до Рыбинска (несколько более 1.000 верст) совершалась мокшанами в среднем от 53 до 60 суток.

Фрахты за перевозку моршанских грузов были очень разнообразны в зависимости, главным образом, от хлебных цен, определявшихся урожаями. В разные годы и от разных пристаней (Печины, Чернево, Ялтоновское, Темяшево, Новоселки, Раково, Березово и самый Моршанск) они колебались от 85 к. до 1 р. 40 к. с куля хлеба в 9 пудов.

По разгрузке судов в Рыбинске они немедленно отправлялись обратно, чаще всего до Нижнего-Новгорода порожнем, имея всего 8—10 человек рабочих (которым платили за путину до Нижнего по 8—10 руб. на своем содержании) и одного водолива, заменявшего лоцмана. В Нижнем суда грузились разными товарами, шедшими на Цну и Мокшу, однако не больше 10—15 тысяч пудов на судно, дабы не было слишком большой осадки.

Фрахт на обратный путь назначался, смотря по роду товара: напр., за соль копеек по 10 с, пуда, за железо 15, за прочие дешевые грузы по 20 коп., за ярмарочные товары по 25—30 коп. с пуда.

В Борзовке мокшаны снова меняли свое вооружение: убирали большие мачты, заменяя их легкими однодеревками, славали на склад до будущей навигации волжские „ходовые“ припасы, брали вместо них оставленные в передний путь сплавные и спешили в Оку и Цну, двигаясь конной тягой. Для последней нанимались обыкновенно по 10—15 лошадей на большие суда и по 6—8 на малые, с платой от 50 до 57 руб. за пару на всю путину. Спешить с обратным ходом приходилось потому, что на Цне в это время наступало мелководье, доходившее на перекатах до 8—10 вершков, и, чтобы дать возможность судам пройти, в период времени с 20 сентября по 15 октября производился (в порядке особого закона) постепенный спуск воды со всех мельничных запруд как на самой Цне на расстоянии 50 верст от устья, так и на ее притоках, поднимавший уровень воды на 8—10 вершков против межени.

Хлебные моршанские грузы для Москвы свозились зимой на окскую пристань Шилово, откуда весной и отправлялись по назначению на гусянах в количестве до 600.000 четвертей.

Моршанская хлебная торговля, а с ней вместе и судовый промысел на Цне и Мокше, стали падать с конца 50-х гг. XIX века, когда у нас начало развиваться железнодорожное строительство. В начале 70-х годов целый ряд железных дорог изрезал Тамбовский край вдоль и поперек, нанеся тем непоправимые удары местному судоходству: в 1867 г. была открыта Рязско-Моршанская дорога, в 1869 г. Козловско-Тамбовская, в 1870 г. Тамбовско-Саратовская, в 1872 г. Моршанско-Сызранская. В непосредственной связи с тем уже в 1870 г. цнинское судоходство сократилось до половины, в 1875 году по Цне плавало всего около 400 и больших, и малых судов; в дальнейшем это количество сокращалось все больше и больше с каждым годом. Окончательно пало судоходство по Цне в неурожайный и в то же время маловодный 1891 год, когда многие из продолжавших работу судовладельцев окончательно разорились на распузках своих судов. В начале XX-го столетия с моршанских пристаней сплавливалось всего от 20 до 30 мокшанов в год до разных, по преимуществу окских, пристаней.

Слав намских караванов.

С развитием судового промысла на Волге значительно сократилась перевозка грузов в собственных судах грузохозов, бывших прежде преимущественным видом нашего судоходства. Однако совсем этот вид не исчез, особенно на далеких, глухих окраинах и у владельцев крупных торговых и промышленных предприятий вроде оптовиков-хлеботорговцев, горнопромышленников, владельцев соляных промыслов и т. д. В рассматриваемый нами период особенное развитие получило судоходство пермских солевладельцев, совершаемое на ладьях и межумках, и уральских горнопромышленников, выполняемое на коломенках. И те, и другие суда плавали одинаково и по Каме, где были расположены промысла, и по Волге, при чем, однако, условия и даже некоторые формы судоходства во многом носили самобытный характер, значительно отличаясь от волжского судоходства и представляя в этом отношении большой интерес.

а) Слав соляного каравана.

Пермские соляные промысла, расположенные в селе Новом Усолье Соликамского уезда, принадлежали пяти владельцам: графу и графине Строгановым, кн. Голицыну, кн. Шаховской, Лазаревым и Всеволожским. Позднее Всеволожские продали свои варницы Строгановым, которые были, вообще, главными владельцами промыслов. Добываемая соль складывалась в амбары, расположенные на берегу р. Камы, куда тотчас по проходе весеннего льда подавались ладьи для погрузки. Последняя производилась вручную, по преимуществу женщинами, и без весу (который производился при сдаче товара), а до осадки судна по так называемый *красный гвоздь*, который вбивался в борт судна снаружи на высоте, примерно, 9 четвертей от днища.

По нагрузке суда немедленно отправлялись в путь, при чем выходили обыкновенно двумя караванами—первый до 25 ладей (по 5 судов от каждого владельца товара) и второй до 20 ладей (по 4 от каждого владельца) с общим грузом в обоих караванах до 3½ милл. пудов. День отправки каравана бывал (как и в других местах) праздником для всего населения, высыпавшего на берег полюбоваться отвалом судов. На судах служились молебны, а с отваливавших судов давались многочисленные пушечные выстрелы. Караван растягивался на далекое расстояние, так как каждая ладья обычно имела при себе, на случай паузки, по несколько мелких судов или один-два более крупных подчалка.

На подчалки, в свою очередь, грузилась часть товара с самого места отправления, и хотя груз этот бывал сравнительно небольшой, не до полной осадки судов, дабы иметь возможность произвести в случае надобности отгрузку с ладьи, однако вся составлявшаяся таким образом около каждой ладьи небольшая флотилия становилась очень тяжелой и неповоротливой. В виду этого на правее каждой ладьи, оборудованной целым рядом „гужей“, веревок и блоков, ставилось при ходе вниз до 8 человек, а при верхом ходе 2 человека. Кроме того, правее помогал носовой потесью и веслами, у которых стояло также по двое-трое рабочих. Лоцман только командовал правеежом, при чем команда была: а) „на очаг!“, что значило: губу руля (румпель) направо; ¹⁾ б) „на порубень!“ что значило: губу налево, и в) „на конь!“, т. е. руль прямо. Движение по р. Каме шло довольно быстро—верст от 60 до 100 в сутки.

¹⁾ Очаг для варки пищи на ладьях устраивался на правом борту судов.

В более позднее время ходили по лоту.

Судорабочих на каждой ладье, даже при сплаве по Каме—вниз по течению, бывало, как указано выше, до 120 и даже до 150 человек и на межеумках до 70 человек, чаще всего из крепостных крестьян самих солепромышленников, при выходе же на Волгу число их увеличивалось добавочными, наемными бурлаками еще человек на 100 и даже на 150, так что общее число рабочих доходило на ладьях до 300 человек и на межеумках до 180—200 человек, и караван начинал двигаться исключительно „подачами“, так как на ладьях не было ни мачт, ни парусов; к тому же при всех других (кроме подачи) способах движения судов, практиковавшихся в то время, чрезвычайно затруднялся правей ладийных флотилий.

Ходовые канаты употреблялись первое время по преимуществу мочальные, составлявшиеся из 2 и даже 3 „косяков“, по 200 саж. каждый в длину и от 6 до 7 верш. в окружности; позднее начали употреблять пеньковые смольные снасти, толщиной (в окружности) до 5 вершков. Ходовые якоря были четырехрогие, с бесперыми, гладко заостренными, как спицы, лапами¹⁾; вес их определялся размерами и нагрузкой судна: на межеумках он был в 20—30 пудов, а на ладьях доходил до 60 пудов.

В зависимости от этого и количество рабочих, участвовавших в завозе, было очень разнообразно—от 8 человек с девятым кормщиком (называвшимся *передовым*) до 20 и даже 30 человек.

Завозни со снастью и якорями поднимались вверх по реке бичевой (до 50 саж. длины и 1 верш. в окружности), пока лоцман с ладьи, соображаясь с длиной завозного каната и условиями фарватера не подавал знака *манишкой*²⁾ о приостановке движения,—тогда бурлаки садились в завозню и „вываливались“, т. е. выезжали на фарватер, где, по промерке наметкой³⁾ глубины, сваливали якорь в воду с деревянным буйком на тонкой „суке“ и направлялись на веслах к судну, выкидывая снасть в реку, по достижении же судна, становились под его кормой, принимая отработанный канат. При таком порядке на камских судах обычно работало на ходу по 3 завозни, из коих одна была у судна, забирая снасть, другая поднималась вверх по реке с завозом и третья „бежала“ сверху к якорю первой завозни, выкидывая канат.

Рабочие на судне расставлялись вдоль палубы или „потопчины“ группами по 10 человек; на носу стоял „передовщик“, управлявший общим ходом работ по тяге судна, и человек 20 беспрестанно отгивали воду.

Приняв канат на палубу, бурлаки причаливались к нему своими лямками, впрягались в них и тянули канат, двигаясь к корме судна, медленно проходившего под их ногами вперед. Дойдя до кормы, каждая группа рабочих снимала свои лямки с каната и переходила на нос, где снова впрягалась в работу. Все движение производилось дружно в шаг, ритм которого устанавливался особой запевкой: „Стукнем, брякнем о палубы, чтобы лямки были туже (натянуты)“, и затем, уже с началом движения: „валяй наша, валяй, вот поваливай—валяй!“

¹⁾ Двухрогих якорей современного нам устройства тогда, вообще, еще не знали.

²⁾ Небольшой белый флажок.

³⁾ Шест с нанесенными на его конце мерами длины в вершках, четвертях и аршинах.

Штукенберг, кратко описывая камский сплав старого времени в своей статье о барках, между прочим, говорит, что передний рабочий каждой отдельной группы „имел за плечами железную гирию, коей тяжесть должна была прогонять дремоту во время однообразного пути“. Что хотел этим сказать уважаемый исследователь, трудно понять, так как если гирия предназначалась для понуждения рабочих, то она не должна бы быть у передовщика, который не мог и видеть, как сзади него шли рабочие. К тому же автор вслед за приведенной фразой прибавляет, что „подле рабочих ходил (особый) *вицный*, который по временам поощрял усердие их *вицею* или плетью¹⁾“.

Приведенное описание дает очень мрачную картину камского сплава, между тем она едва-ли отвечает действительности и во всяком случае совсем не подтверждается другими свидетельствами, из которых некоторые принадлежат современникам и очевидцам самого сплава.

Как известно, Строгановы, стоявшие во главе камских солепромышленников, были передовыми, просвещенными людьми своего времени; отношение же их к крестьянам было настолько хорошее, что к ним охотно тянула даже волжская голытьба из крепостных, вплоть до известных ватаг Ермака Тимофеевича и Ивана Кольцо-покорителей Сибири. Популярность Строгановых в этом отношении была так велика, что их караваны почти никогда не подвергались в пути и нападениям вольницы, что, несомненно, нельзя объяснять одними мерами охраны,—правда, сравнительно очень солидными (вплоть до пушек). О внимательном и бережном отношении Строгановых, в частности, к судорабочим свидетельствуют их заботы о здоровье бурлаков, совершенно не проявляемые другими судовладельцами. По отзывам стариков-судоходцев,—может быть, лично плававших с камскими караванами, может быть, слыжавших о них от своих отцов и делов,—на этих караванах бывала аптечка для рабочих, помещавшаяся на одной из ладей или межуумков в особо приспособленной под небольшую больницу каюте и обслуживаемая фельдшером или лекарским учеником; в Нижнем-Новгороде Строгановыми содержалась специальная и хорошо оборудованная больница для судорабочих, а для бурлаков, возвращавшихся домой из Нижнего сухим путем, ежегодно открывались по их дороге аптека с лекарским учеником в г. Малмыже и больница в с. Дебесах Вятской губернии. Рабочие отправлялись из Нижнего небольшими партиями в 10—15 человек с избираемым из их среды десятником, на обязанности которого лежали заботы о вверяемой ему артели и, в частности, о заболевающих в пути, которых он обязывался доставлять до одного из вышеуказанных пунктов и сдавать здесь на лечение и содержание заведующим лечебными заведениями.

Далее, бурлакам из крепостных крестьян со дня вступления их на судно и до возвращения домой выдавались от судовладельцев харчевые деньги по 20 и 25 коп. в день; кроме того, им делался зачет в тяглах или подушном окладе: рабочим, плававшим только до Камского устья, в размере $1\frac{1}{4}$ души и ходившим до Нижнего— в размере $2\frac{1}{2}$ душ, т. е. если душевой оброк определялся в 5 руб., то первым бурлакам зачиталось в него 6 руб. 25 коп. и вторым 12 р. 50 к. ²⁾ Как известно, ничего подобного опять таки не наблюдалось в других местах и у других судовладельцев.

¹⁾ „Энциклоп. Лексикон“ Плюшара, IV, 349.

²⁾ „Русс. Судоходство“ за 1886 г., № 7—8, стр. 104—114.

Наконец, мы имеем документальное свидетельство об отношении камских судовладельцев-солепромышленников и, в частности, Строгановых к своим судовым рабочим в виде чрезвычайно интересных „наставлений“ караванным приказчикам при отправлении соляных караванов, и эти „наставления“ определенно подтверждают сказанное нами о Строгановых выше.

При таких условиях, очевидно, в вышеприведенное описание Штукенберга необходимо внести существенные коррективы и разъяснения, при которых весь его рассказ получит совсем иной характер. Так, страшная гиря передового рабочего каждой группы, помимо того, что она являлась, очевидно, отличительным знаком его в общей массе рабочих, толпившихся на каких-нибудь 25—30 саж. длины судна, была в то же время орудием для дачи сигналов к началу работы группы. Голос передового в шуме и гаме 300 человек всех бурлаков мог быть не слышен,—нужна была какая-нибудь иная команда, с одной стороны простая и понятная всем, с другой—достаточно громкая, чтобы быть воспринятой всей группой рабочих. Такой командой и служил удар привязанной на бичевке гирей передового в палубу судна, резонировавшую, как огромный барабан. Надо думать, с этой сигнализацией была связана и вышеприведенная записка рабочих: „стукнем-брякнем о палубы...“, устанавливавшая ритм движения. Может быть, даже удар гирей делался между двумя половинами записки, как заключительный аккорд готовности рабочих к движению, которое и начиналось немедленно под окончание записки: „валяй, братцы, валяй! знай поваливай—валяй!“ Относительно же „вицного“ очень простое и естественное объяснение дает один из вышеуказанных стариков—судходцев, крестьянин Иван Верховонцев, в заметке „От бурлака до парохода“, помещенной в журнале „Русское Судходство“ за 1886 г.: во время тяги каната „нарядчики наблюдают за бурлаками,—говорит он,—каждый ли налегает на лямку без фальши. Если лямка слаба, то нарядчик подходит сзади человека к лямке и бичевку обертывает вокруг палочки и затем вдруг спускает, отчего человек всем телом посовывается вперед, чем и обнаруживает сам свою фальшь, за что и штрафуется“¹⁾.

Одно является несомненным,—что однообразная и непрерывная изо дня в день работа на соляных судах была очень тяжелой и движение судов очень медленным. От Усолья до устья Камы караваны шли от 15 до 25 суток и то, если не было часто боковых и встречных ветров, а от Камского устья до Нижнего—45 суток, проходя от 8 до 10 верст в день.

На каждый караван назначался в качестве главного начальника смотритель или караванный приказчик, являвшийся представителем хозяина. В его непосредственном распоряжении были: помощник его, письмоводитель, „запасчик“ и лекарский ученик. Для помещения караванного приказчика отводилась казенка на передовом судне, которое и называлось „караванной“ ладьей или „караванным судном“, а для разъездов смотрителя по наблюдению за караваном в пути давалась особая косная лодка с 8 гребцами („косными“) и кормщиком, обмундированными в яркие пестрые костюмы: красные рубахи (иногда обшивавшиеся желтым позументом) с голубыми кушаками, голубые же шаровары, черные шляпы с красной лентой, сапоги и рукавицы, а для ненастного времени азямы. В воскресные и праздничные дни на „караванной“, над казенкой смотрителя, выки-

¹⁾ „Русс. Судходство“ 1886 г., № 78, стр. 106.

дывались национальные флаги, обыкновенно в количестве, соответствовавшем числу ладей в караване, а попутные города приветствовались пушечными выстрелами, также по числу главных судов каравана.

Круг прав и обязанностей караванного приказчика, а также подробные инструкции ему в пути, излагались в вышеуказанных письменных „наставлениях“. Документы эти настолько интересны и характерны и так полно и ярко обрисовывают самую картину камского сплава на рубеже XIX в., что мы решаемся привести один из них полностью, не смущаясь довольно значительными размерами его. К сожалению, нам не пришлось сохранить полностью орфографию подлинника, отчасти потому, что тогда слишком затруднилось бы чтение „Наставления“, в котором нередко целые фразы написаны слитно, без разделения слов, и, наоборот, почти все сложные слова разделены на свои составные части, главным же образом—по техническим затруднениям.

„Его сиятельства, господина действительного тайного советника, сенатора, обер-камергера, и императорской академии художеств президента, орденов святого апостола Андрея, святого Александра Невского, святые Анны, белого орла, святого Станислава кавалера и державного ордена святого Иоанна иерусалимского командора, графа Александра Сергеевича Строганова, от управляющего по Пермской губернии Его сиятельства вотчинами соляными и горными заводами главного поверенного

караванному прикащику Степану Демидову
наставление.

Указами правительствующего сената вследствие высочайше подтвержденного его императорским величеством поднесенного от одного сената доклада относительно соляных заводов Пермской губернии, принадлежащих собственности господ владельцев, в том числе и Его сиятельству, прошлого 1798 года марта 28-го дня предписано выварку и поставку соли продолжать попрежнему в нижегородские запасные магазины, как то из древле происходило, определяя за сие производство платить владельцам на всякой год по двадцати по семи копеек за пуд. А по сходствию того правительствующего сената указа от промыслов Его сиятельства из вываренной в прошлом 1799 году завара по нагрузке сверх особого по случаю побуждения с казенной стороны в недостатке по губерниям соли отправления с прикащиком Глушковым четырех судов, отпускается с вами в девяти тридцати-саженной меры межеумках примерным счислением соли 637.527 пуд., а сколько в котором судне погружено оной соли, дана вам от промыслового Его сиятельства правления ведомость, притом для провозу в пути и объявления в нижегородскую соляную контору полученной от соликамского уездного суда по силе высочайшего о соли Устава пропускной ярлык, которой для отдачи в казну в Нижнем соли по окончании при промыслах грузки и всего потребного на судах изготовления к сплаву. Призвав Господа Бога в помощь и принеся на каждом судне молебную молитву, следовать вам до одного Нижнего Новгорода со всяким поспешением и хранением оной от потопа и от воровских людей на основании законов; для лучшего-ж в пути над оными судами смотра и обережения в них соли от всяких нечаянных случаев определяетесь вы на первое судно караванным

прикащиком, а на прочие в частные прикащики определены особые Его-ж сиятельства служители, зависящие вашей подчиненности; и при том будучи наблюдать вам по нижеследующему.

1.

Определяется на оные суда собственных Его сиятельства крепостных людей в нарядчики по одному человеку, сплавщиков по одному, водоливов по два, передовщиков с передовыми по семи на судне, работников вытных по 35-ти, разгребных с косными по 55-ти, от села Слуцкого для верхового по Волге хода прибавочных по 100. А всего на девять судов лоцманов, передовых, водоливов и работников составляет, полагая на каждое судно по 201-му а на весь караван 1809 человек. Окроме прикащиков и нарядчиков. А по исправлении нагрузки в суда соли и всего потребного к поплаву пред отвалом на всех судах вам обще с лодейными прикащиками, сплавщиками и нарядчиками всех работных людей перекликать по именным росписям, свидетельствуя, дабы оных работников имелся полный комплект, и самые те, кто из вотчин Его сиятельства отправлены и в росписях написаны и, взяв на их из промыслового и вотчинного Его сиятельства правлений ради свободного оных в пути пропуска в надлежащей силе писменные виды, отправиться в путь по одному судну за другим не в близком плыть расстоянии. А притом прикащикам и водоливам накрепко подтвердить с подписками, чтоб они как при отвале от промыслов, також и следуя в пути, тех определенных на судах работников для своего лакомства отнюд никем не переменили и в дома их не отпускали и порожних рабочих мест ради своей корысти никому из вас ни под каким видом не оставлять, под опасением за то строгого взыскания, также и под именем вотчинных крестьян людей беглых и безпашпортных, а паче воров и разбойников, равномерно и военных дезертиров, яко то: рекрут, солдат и матросов, и бежавших из промыслов варничных работников отнюд ни под каким видом на суда не принимать и нисколько не держать, чего неослабно за частными прикащиками и лоцманами смотреть вам, Демидов, накрепко, подобно и самим вам отнюд вто не вступать; а буде таковые люди появятя, то, брав их, отсылать при доношениях в нижние земские суды и в ближайшия команды, куда способнее будет, неотменно следовать и теми судами вниз Камою рекою до устья камского денно и ночью со всевозможнейшим поспешением без малейшего промедления, с крайнею однако-ж при том осторожностью, особливо где берега костоватые и опасные. Оных отдаляться и не плавать и в туманные и мрачные времена ночей останавливаться и ложиться на якорь не на ходовой стороне, дабы не могло быть от плавающих с верху Камы реки прочих караванов какого судам повреждения, работным же людям накрепко подтвердить, дабы они денно и ночью наверху судов каждой у гребков были и от яров, островов, песков, осередышев, от проносов и от протчих опасных мест по указанию сплавщиков отгребали неленостно; во время-ж камского поплаву однодеревых и других лодок для всякого незапного случая как днем, так и по вечерам и по ночам от судов прочь отнюд не отводить и самим вам со оных судов для своих прихотей никуда ни на малое время без дела и крайней надобности не отъезжать, и кормщикам на плаву по ночам спать не позволять и от пьянства удерживать, равномерно и никою до таких загулок не допускать, а самим вам при том быть всегда безотлучно

во всякой исправности и трезвости, и в плаву одним на другое судно близко не набраться и не отплывать, а буде по какой необходимости нужде понадобится одному другое оплыть, в таком случае оное чинить с согласия обоих сплавщиков в просторном, а не узком и мелководном, месте с великим бережением и наблюдением, стараясь дать свободной оному судну пропуск; а кое судно от передних оставаться будет, на оном спустя гребки на воду, с передними судами сближаться и слишком не отдаляться и плав оного продолжать во общем препровождении каравана, чтоб в нужном и необходимом случае могло одно судно другому всякую подавать помощь и стараться притом о пользах общих и с лоцманами соглашаться, и на всякие недоумительные случаи и бывающие на плавом плаву затруднения и замешательства иметь обстоятельную записку, дабы впредь можно было того остерегаться и отвращать происшедшие беспорядки.

2.

Когда по воли божией на низовом плаву случатся какие неспособные погоды или великие туманы, в которые судами плыть будет невозможно, то вам становиться на удобных и безопасных от погод местях, начав прежде нижними, а потом на верхние с одного на другое посылать со известием в легких лодках работников немедленно, дабы они потому-ж не наплывая на нижние, где способнее становились неотменно; а буде которому судну за близостию остановиться невозможно, то по нужде плыли-б онымы от стоящих судов далее со всяким бережением и, оплыв оные, становиться на удобных же местах; а ежели с известием с тех нижних судов, которые остановились, к верхним послать времени не будет, в таком случае велеть тотчас со стоящих судов дать на верхние сигнал из пушки или из мелкого ружья, а в ночные времена при таких случаях велеть засвечивать фонари на высоких шестах или зажигать маяки, чтобы от стоящих судов плывущие оберегались и плыли с осторожностью, а как скоро погода потихнет, то, отпустясь, паки путь продолжать с вышеписанным же наблюдением.

3.

Ежели паче чаяния которой либо межеумок на низовом по Каме плаву нанесет на остров, на песок или-ж в замет кинет, от чего-ж однако о Боже избави, в таком случае другими всеми судами становиться. И буде прилучатся плывущие в то время с солью суда и других частей, просить прикащиков, дабы и оные по силе общего учреждения в соблюдение интереса остановились, и взяв со всех тех остановившихся судов работников, что потребно, замётное судно снимать всеми силами и по снятии с мелков одного места, ежели оное судно окажется в чем повреждено, то стараться все поврежденное, как надлежит, исправить и плыть паки по прежнему немедленно, а буде без убавки из него соли снять будет невозможно, по таковой необходимости учиня из него на сухой берег мелкими судами на высланные рогаши выгрузку соли, стараться о снятии того остановившегося судна и, по съеме оного собрав выгруженную соль, сложить паки в тот же межеумок и отпуститься в путь, а ежели же по сей произведенной выгрузке того заметного судна снять возможности не будет, и заметет оное песком, в таком случае для сохранения от потопа с поспешнейшими силами, если близость берега позво-

лит, соль всю из судна вывозить или выносить на берег, а за неспособностями сего стараться поблизости отыскать порожние суда и, наняв оные, сделать перегрузку. И то судно, с мелководного сняв места, вывести на ходовую воду и потом из мелких судов, буде судно окажется прочно и годно к продолжению пути, соль в него перегрузить и пустить в ход, о приключении же таковом здешнему и нижегородскому правлениям доносить в подобном случае. Буде близко на ходу случится быть которому судну и усмотрится притом чье другочастное судно в остановке по несчастному какому приключению, в таком случае взаимное тем также чинить вспоможение.

4.

Будучи вам на низовом по Каме и на верховом по Волге ходу, иметь всекрайнюю предосторожность от потаенных в воде карш, пенья, колод и других к судовому ходу неудобностей, остерегаться и миновать особливо костоватых яров на плаву и ходу,—а ежели паче чаяния над которым межеумком, от чего Боже сохрани, на плаву или на верховом Волгою рекою ходу учинится какое несчастье, что судно потонет или погодой затопит, в таком случае немедленно вам в городах городничим, а в уездах земским исправникам, подавать письменные явки, в которых описывать именно которого м-ца и числа волею Божиею и в коем месте или урочищах и каким несчастием оному судну гибель учинилась, и сколько в нем соли было противу отпуска, просить об осмотре, чтоб произведено было по основанию высочайшего о соли устава 56 и 57 пунктов надлежащее свидетельство, а окончив оное просить вам с той явки посмотра за судейскими подписаниями копии и оные послать в нижегородское правление для подачи в камерную часть или соляную контору. А таковы-ж прислать и ко мне: для донесения-ж пермской камерной части, а притом для сохранения везущегося Его сиятельства капитала (кроме крайней нужды) как внутри, так и наверху судов огня отнюд не держать и на очагах по сварении работникам пищи заливать огонь водою неотменно, чего вам смотреть накрепко и всякую иметь осторожность, а в случае недосмотра вашего по мере вреда, от того произойти могущего, взыщется на вас и для того при тех судах подтвердить частным прикащикам и нарядчикам накрепко.

5.

Когда с помощью Божиею межеумки выплвут до села Богородского и введутся в Волгу, тут произвести выдачу на рабочих людей для приготовления на закупку хлеба и харчевых припасов денег; а между тем как чрез десятников заготовляться будут харчевые припасы, тогда работники имеют готовить к верховому волгскому ходу на межеумках выходы и прочие потребности, на которое заделье по прежнему обыкновению всеми к тому нужными надобностями при промыслах забраться и, со всяким поспешением исправясь, вступить в ход, дабы более двух дней, а ежели успеть можно и ранее, простою за тем убором не было.

6.

А по исправлении к верховому по Волге ходу надлежащих потребностей всех вотчинных работников пересмотреть вам по имянным росписям на лицо-ж; и по изготовлении на их в путь хлебных

припасов вступить в верховой ход судами вместе, не оставаясь один от другого далеко и не находя близко, следовать со всяким поспешением и бережением и как в городах, так и между оных при селах и деревнях напрасно без дела, кроме нужных надобностей, отнюд не стоять и работников во оные не отпускать, а ежели которой межеумок в ходу тягостен будет и работников потребуетя вприбавок, а другой против того окажется на ходу легок, с такового для облегчения другою ходу по рассмотрению некоторую часть с одного на другое работников сбавлять и переводить на тяжело идущее судно и следуя в пути по Волге работников почасту пересматривать, не имеется-ль как на первом, так и на других межеумках порожних настоящих и прибавочных мест, пущенных во оные по другим малым наймам под предлогом лакомства работников, или каких не заключается-ль в том числе малолетков, и ежели на котором судне таковые фальшивости или потаенные порозжие места, также и нанятые вольные, не имеющие указных пашпортов и беглые варничные работники без отпусков явятся, таковым иметь в караване обстоятельную записку. И без указных пашпортов оказавшихся отдавать в городах, куда надлежит. А своих, кои подлинно явятся промысловые вотчинные и заводские люди, тех приведа в Нижнем объявить в тамошнем правлении и, вчиня наказание, отдавать в работу на сносное судно с запискою и потом ко мне рапортовать; а по сим и другим подобным сему причинам и упущениям прикащиков и нарядчиков штрафовать и сменять вам другими и вероятия достойными людьми, за пустые же места платы никому не производить И вам оной не брать. И напрасно в расход не писать, под опасением за то неупустительного взыскания со штрафом.

7.

Напредь сего многие лодейные прикащики самовольством своим, из взятков оставя определенных здесь коренных работников, нанимали вместо их на пути из настоящей платы других, престарелых и малолетних и в работу негодных, которые не только лодейной, но почти и никакой работы понести не могут, почему, дабы не мог быть чрез такие перемены отягощен судовой ход, накрепко смотреть, чего ради иметь вам имянные списки и на каждом судне определенных работников по оным при каждой выдаче харчевых денег пересматривать и наблюдать, чтобы оные люди были к работе годные, не престарелые и малолетные, особливо безпашпортных работников отнюд никою (б) не было, а ежели у кого явятся престарелые и малолетные и в работу негодные или безпашпортные люди, вместо оных нанимать вам других, исправлять могущих лодейную работу, производя им платеж из окладов оказавшихся неспособных в работу людей, а ежели чего на наем тех рабочих людей доставать не будет, взыскивать то недостающее число с прикащиков, кои делали настоящим работникам перемену, и с нанимавших их, вместо кого они поступили.

8.

К верховому волгскому ходу на большую корму и на завозни прибавочные кормушки определялись напередь сего из передовых работников, за то им окроме положенных от промыслов по работам окладов с устья камского до Нижнего выдавалась особливая

плата, почему им сверх настоящих окладов и произвестъ выдачу большой кормы по три рубли, а малой по три с полтиною человеку.

9.

Небезызвестно также, что до сего на верховом по Волге ходу коренные кормишки и передовые работники, уехав с межеумков с завозом, а иногла без ведома прикащиков и без завозу, в ночные времена, вышед на берег в жилые места, пьянствуют и продолжают время напрасно, а от того во ожидании их судам бывает немалая остановка, того ради накрепко им подтвердить, чтоб нигде в жительство с завозов и судов не съезжали окроме необходимых нужд и напрасно нигде не проживались и не пьянствовали, подобно сему и в ночные времена никово и низачем с межеумков не пускать и иметь за всеми крепкое смотрение и крайнюю предосторожность, чтоб соли трат и хищения отнюд не было; а ежели паче чаяния за кем оное вами усмотрится, в таком случае с виновными поступать, как о том указами повелевается, под опасением за ненаблюдение ваше оштрафования.

10.

Ежели кто из вышеписанных вотчинных работников чем либо по воле Божией заболит, то для уводу с ними и ради пропитания их выбрать вам из работных людей по одному человеку доброго состояния и, покудова те больные не выздоровеют, велеть с ними водиться, поить и кормить господским коштом без недостатку, а для пользования болезней определен ученик Николай Глушков с данным от господина штаб-лекаря Лариона Алексеевича Поступальского наставлением и снабжен потребными к тому лекарствами, которого ученика по надобностям болезней возить с собою по судам и побуждать его ко врачеванию людей, дабы он прилежным образом старался одержимым болезненными припадками и разными ушибами людям помогать и пользоваться, а буде же при употребленном старании кто из таковых больных помрет, такого погresti у церкви Божией; а гроб ему сделать и на одеяние покупать холст и священникам за погребения их платить; на пустом месте больных не оставлять и неволею с судов не свозить, також и мертвых тел не у церкви не погребать; и тем больным по желаниям их доставлять священников для исповеди и приобщения святых таин и с радением в том им христиански помогать, чтоб без покаяния и приобщения святых таин они не отходили.

11.

Публикованными в народ высочайшими указами подтверждено, чтоб соляных заводов владельцы и их прикащики, поверенные люди и крестьяне солью довольствовались покупною от казенной продажи со взятъем от соляных приставов ярлыков, и потаенной продажи соли с судов не было (б) и сами оноу не довольствовались, накрепко подтверждено; того ради вам подтверждается в пути иметь за плавщиками, водоливами и работниками всеприлежное смотрение, чтоб они ни тайно, ни явно соли хищения и траты отнюд не чинили и в пищу оноу как самим вам, прикащикам с нарядчиками, також и всем работным людям отнюд не употреблять и других не ссужать,

ни продажи касаться: для употребления-ж себе и работным людям на пищу покупать от казенной продажи со взятъем от соляных приставов надлежащих ярлыков и ту покупную соль прямо писать с расходными статьями и у рабочих за то вычету не чинить. Еслиж в каком либо противу сего окажется кто преступлении или в других каких продерзостиа противных узаконениям, в чем вам решить будет невозможно, а окажутся виновные, таковых отдавать вам к ответу в городах в присутственные места, а если паче чаяния и сами вы окажетесь в том приличны, то за оное также отданы быть имеете, куда по указам надлежит, без всякого упушения.

12.

Ежели по воле Божией лего продолжаться будет засушливо и от того в реке Волге воспоследуют мели и суда на оных в полном грузу не пропустит, об оном в то-ж самое время, не распуская работников, писать в нижегородское правление с нарочным и требовать к разгрузке их мелкие суда, сколько понадобится, и по истребованию, убавя из межеумков соли в те суда столько, сколько оные межеумки с оставшею в них солью на мелях пройти могли без нужды, следовать паки со всевозможнейшим поспешением, не чиня нигде ни малейших напрасно простоев, а по облегчении коренных судов в мелкие суда работников, с первых сбавляя, распределять на прибавочные, а буде усмотрится, что тех будет для ходу недостаточно, к оным прибавлять наймом по числу груза без излишества.

13.

Иметь вам от воровских людей крайнюю предосторожность и всегдашний на судах караул. И если где учинят нападение, то, не допуская до судов, как невозможно от них обороняться; а буде в состоянии найдете, ловя их, отсылать в ближние градские военные команды за крепким караулом, а паче чаяния, усилясь, они грабеж и утечку учинят, об оном в то-ж самое время, не останавливая судов, но следуя оными, подавать чрез нарочно посланных от вас явочные челобитны в присутственное место, по близости которого таковое нападение учинится, и, получа с них копии за скрепами судящихся, по возврате вашем подать в главное правление.

14.

А как небезызвестно, что в прошлые годы на плаву Камою рекою судов от неисправности прикащиков и на верховом по Волге ходу чинены были немалые напрасно простоянки, отчего те суда до Нижнего не доходили, а принуждено оные за опозданием времени и по застижению мелководия разгружать в мелкие суда и соль выгружать в самых пустых местах на берега в бунты, от чего происходили немалые невозвратные убытки, почему во избежение такового убытка накрепчайше подтверждается вам таковых напрасных простоянок нигде отнюд не чинить и приготовлением для работников хлеба исправяться заблаговременно, не доводя судов до остановки, чего ради о всем путешествии иметь вам каждодневную записку, объясняя в оной, коего месяца и числа, в котором именно месте судами плыли и на верховом ходу шли, где и зачем стояли, дабы впредь можно было всякую неисправность и медленность видеть

на будущее время строгими мерами отвращать, каковую веденную записку подать в нижегородское правление, а подобную ей представить в вотчинное и заводское правление.

15.

Когда с Божию помощью вышеобъявленной караван до Нижнего Новгорода прибудет, то явсья в тамошнем правлении и с дозволения оного имеющиеся на судах шеймы и пеньковые снасти, собрав, просушить и как оные, також якорье и прочие припасы покласть в припасные анбары, а работников перекликав по имянным росписям учинить им по тем работам надлежащую разделку на таком основании, какова при сем прилагается вам окладочная ведомость, с вычетом притом подлежащих вотчинных с них на вторую сего года половину доходов. И производить оную вам караванным самим обще с другими прикащиками каждому работнику лично. И по приходу также в Нижний каждое судно наперед разделявать, а притом смотреть накрепко. Если на коем межеумке и в котором десятке явятся от прикащичьего лакомства порожные места или вместо беглых и отпущенных или прикащиками вотчинных работников принятые по Волге по малым рядам другие, то по учиненной на устье камском записке простые места и пущенным за настоящих работников, и малолетных и престарелых достальную за путевыми дачами отмечая в той записке разделку, удерживать в караване, а сколько таких окажется пустых статей и от кого оное произошло, сделав записку, ко мне представить, а буде кто из вотчинных крестьян помрет, сбежит или заболит и заданные им деньги не заработает, о том при сочинении щетов сделать выписку и представить главному правлению или ко мне с объяснением, сколько за кем осталось в долгу и по каким именно причинам, дабы можно было определить взыскание с нерадивых или по отягощению других болезнями от оного, у ково же сколько при разделах вычтено будет в Нижнем денег, в данных им пропускных билетах объяснить и записывать оные в караванную книгу в приход, которую для отчета по возврате подать в главное правление, на всех же вотчинных крестьян, плавщиков и работников дается вам имянная роспись с описанием лет и примет, кто же из вотчинных работников по Волге, не дошел до Нижнего, помрет, то на место такового определенному работнику производить надлежащий за путевыми дачами платеж по договорам; а достальные по пермской ряде денги, что по рашету причтетца умершему для отдачи родственникам тех умерших с росписками, объявить о том в главное правление росписью, чего ради иметь вам обо всем происшествии каравана и о состоянии погоды и воды каждодневной журнал, где означать о перемене и выбыли работных людей и других принадлежащих к сведению отчету обстоятельствах имянно и тот журнал по возврате объявить главному правлению.

16.

По окончании всего караванного отправления сочинить вам из расходной книги обстоятельную и верную ведомость, сколько денег и припасов в приходе имелось и на что куда употреблено и сколько за тем в остатке имеется. И сочинив оную купно с книгою и остаточными деньгами подать ко мне или представить главному правлению при рапорте немедленно после выгрузки из межеумков соли,

оставшие рогожи и бывшие в караване припасы, кои для службы будущей ненужны, продать, а оставшие-ж от продажи для употребления отдать в нижегородское правление с роспиской и, сколько чего будет отдано, отрапортовать, а якорье, пеньковые снасти, мешки, войлока и прочее с приложением росписки отдать в поставку веретенцу Павлу Мальцову и отправить к промыслам без малейшего промедления, дабы оные припасы доставлены были всемерно в сентябре месяце до заморозов.

17.

Отпускаемые в караван припасы нарядчиками и работниками многие наперед сего были трачены, за которые с них по промысловым ценам вычитались из разделки денги, того ради, если и ныне сия трата окажется у таковых, при разделке вычитать денги противу промысловых цен вдвое, и сколько у кого вычтено будет, те денги записать в приход.

18.

Наперед сего бывшим на соляных судах вотчинным Его сиятельства крестьянам даваны были многим пропуски каждому особенно и за письмо оных подъячими браны были денги, с которым пропуском многие из них шед дорогою от артелщиков оставались и в разные пускались баловства, чего ради для удержания таковых впредь беспорядков подтверждается вам работникам пропусков на одно имя не давать; но, отпуская оных под верным присмотром или при одном билете препоручая их кому в том из них верить можно, чтоб они нигде праздно не жили и не шатались, а в срок в дома свои явились, прописывая в билетах имена и отчества, прозвания и протчие приметы и назначая время для явки их в дома свои; а за письмо-ж тех билетов как вам, так и подъячим денег нисколько ни с кого не брать, а чтоб они праздно нигде не жили и на срок в дома явились, друг по друге обязать поручками, а ежели и за сим те пропуски даваны вами будут разные, и с ними кто либо приличится в какомнибудь подозрении, то за оное отданы быть имеете к ответу, куда по указам надлежит.

19.

Из определенных на соляные суда вотчинных работников молодые люди от семей, принадлежащие иногда в рекрутскую отдачу, умышленно вредят у рук и у ног своих члены и тем отбывают от рекрутской отдачи, как о том в минувшее время точно по следствию найдено, в таком случае подтверждается вам всем прикащикам на лодьях, плавщикам, нарядчикам и передовым, а равно и десятникам, с подписками объявить, чтоб они друг за другом такие непорядки крепко смотрели и никого до того не допускали, а если паче чаяния за кем оное усмотрится, то, не упущая вдаль оных, представлять для обследования в нижние земские суды и просить с оного свидетельства копии за скрепою, кою по возврате объявить в главное правление.

20.

Когда-ж дойдет время до отдачи с межеумков в нижегородские запасные магазейны или отпуск по городам соли, тогда вам сверх приставленных от нижегородского правления служителей при той

отдаче соли иметь бдительное наблюдение, первую должностью себе поставить веса и гири доверить с казенными, потом при отдаче соли смотреть, чтоб она была отвешиваема без всяких излишков, и при расчати судов выгрузки определить надежной караул, чтоб по ночам из домогательства подрядчиков или приставов не вкралось от водолитов или частных прикащиков непозволенных отпусков соли, и для того сохранения Его сиятельства капитала ко отвращению всяких злоупотреблений иметь вам в ночное время личное обозрение разъезд в лотке и покудова, особенно отпуск по городам соли продолжаться будет, на то время держать косную лотку на восемь гребков с рабочими, платя им за то по дватцати копеек на день, по окончании же всей отдачи соли, получив посредством нижегородского правления на отдаточную соль квитанции и в камскую часть Пермской губернии, откуда то зависеть будет, уведомления, возвращаться вам немедленно и явиться ко мне с надлежащим о всем по должности вашей донесением.

21.

Впротчем надпоминая вам наблюдать всякую справедливость при отдаче соли и иметь о интересах Его сиятельства крайнее сбережение и на прибытки свои не вдаваться, как до сведения моего доходит, что подрядчики развозных по городам солей прельщают разными караванными подарками, от сего гнусного и должности вашей несоответственного поступка удаляться и за протчими того смотреть, дабы всякое лакомство было отвращено и сохранена была честность в доверии вашем, а паче чаяния что сему замечено будет протвиное, то без всякого упущения взыщется с вас по всей строгости законами за то определенное, ибо вы помнить обязаны, что не вдалтокмо в сем продукте заключается Его сиятельства капитал, но и казенной при том интерес.

22.

Притом до сведения моего доходит, что сплавщики по легкомыслию своему по Каме плавают и Волге ходят судами ненастоящим форватером для самых малых выгод, только-б сократить некоторое время в ходу, пускаются на отвагу плыть и проходят малыми протоками, в одно угождение работников, а притом пред протчею своею братиею похвалиться выигрышем, и тем немалые иногда наносят судам опасности и самой вред, в таком случае от сего самовольного плаву и ходу их удерживать и накрепко всем подтвердить, дабы они такового опасного плаву по Каме и ходу по Волге отнюд не чинили, подобно сему близ костоватых берегов ни ходу, ни плаву судами не продолжали, а с крайнею осторожностью миновали и отдалялись, особенно на плаву, таких опасных берегов и на удачу свою без помощи гребков и поносен не плавали, а все сие благовременно и с добрым о сохранении судов порядком направляли плавание и не полагались на отважную свою привычку, в протвиное же случае всякой вред, от того происходящий, навлечет на них, что принужден я буду отдавать их к законному суждению.

23.

А как в первом пункте сего наставления упомянуто, чтоб косных иметь из прибавочных от промыслов работников, то, выбрав из них для разъезду в лотку девять человек, полагать им платеж по сей части,

какой по тем работам на прибавочных положен, да сверх того определено тем косным для усердной службы прибавки по пяти рублей на человека, притом отделить из тогоже прибавочных работников комплекта для каюты вашей к хранению казны из надежных людей, чтоб можно было на ково в доверенности сей положиться. И более сего числа в работе людей не задолжать и излишних издержков ни на что не употреблять.

24.

При завознях, как известно мне, рабочие люди ежедневно меняются и тою меною с незаобыкных ездить в лотках людей завозными кормщиками бывают поборы к немалому работников отягощению и обиде, почему подтверждаю вам при устье камском распорядиться и на весь до Нижнего путь выбрать в завозни людей заобыкных и иметь их без всякой перемены, дабы тем пресечено было всякое между завозенными кормщиками пристрастие и корыстолюбие, за тем накрепко вы наблюдать обязаны и ни до каких беспорядков не допускать, притом оным завозенным кормщикам, лощманам и передовщикам строжайше подтвердить, дабы при вытяжке ходовых якорей и при подаче второго на судно завоза осторожно поступали и тяги на якорь первого завоза, покуда она поднята не будет, сильной тяги не делали и всегда при том судно от якоря направляли дальше, чтоб она не сделала судну какой поврежденности.

25.

Извещения, что из нарядчиков многие определены в должности, сии люди слабые и невоздержные. И буде из них оприметится кто в невоздержности и других каких беспорядках, таковых сменять и вместо их препоручать смотрение передовщику и завозенным кормщикам, из коих третий кормы работами кормщик занимается навсегда, и может ту должность исправлять свободно, а в таком их положении те нарядничьи оклады разделять им все вообще за труды, наблюдая однако при том, чтоб рабочие люди никем обижены не были, и при работах их понуждать в тяге судов с добрым распоряжением без драк, за слушание же наказываются, кто из них окажется в чем неприлежен и виновен, частными прикащиками прутьями, а буде сверх сего какие от ково произойдут беспорядки и противности в неповиновениях, о таковых иметь записку, кою представлять для будущего исправления сих ослушников главному правлению.

26.

Вам же, Демидов, с определения в сию должность на пропитание свое, получать по тридцати копеек в день, наблюдая при том, чтоб никаких побочных для прихотей ваших издержков и излишнего угощения никому не было, имея в наблюдении Его сиятельства интересов всякую умеренность, основанную на честных правилах, удаляясь постыдных прибытков, а ожидать за сохранение порученной вам доверенности достойного вознаграждения, и при всем вести себя добропорядочно и ни в какие не принадлежащие должности вашей дела не вступать под опасением неминуемого за то взыскания и между собой взаимное иметь согласие, стараясь о совершенных Его сиятельства пользах. Мая 31-го дня 1800-го года.

„В прошлом 1799-м году нижегородским купцом Шешовым для Билимбаевского завода деланы были снасти, которые сей год по употреблению при личном моем на плаву каравана обозрении оказались непрочными и большая часть из них перервались по худой изгребной в тех снастях положенной пряже, о чем для показания таковой неисправности и несоблюденного в том доверия при сем один обрывок препровождается господину Шешову и, какой он сделает на сие отзыв, меня уведомить. Известился я, что Захар Глушков при караване препровождает трех рогатых скотин и плавит оных в особой завозне, что ему до устья камского и позволяется, а не далее, при устье-ж камском подтверждаю вывесть на берег, дабы оные при верховом ходу не делали отягощения. Июня 1-го дня 1800 г.“

Позднее камские ладьи и межеумки шли вверх по Волге на якорях конной тягой, для чего на каждое судно ставилось по 50—60 лошадей, работавших на две смены; людей бывало при этом, как и при движении самосплавом, от 60—70 до 120—150 человек.

В еще более позднее время, по введении на Волге пароходства, ладьи проводились вверх кабестанами, проходя от 10 до 12—15 верст в сутки.

б) Сплав уральского каравана. Еще больше самобытных особенностей представлял сплав уральских караванов с продуктами горных промыслов, отправляемыми в коломенках, а позднее, частью, и в простых барках.

Сплав коломенок начинался с притока Камы—Чусовой, по течению которой был расположен целый ряд больших горных заводов.

Горная река, берущая начало на отрогах Урала, Чусовая в верхнем своем течении пробивается среди высоких скалистых гор, представляющих огромные опасности для судоходства. Местами массивные скалы, до 40 и даже 60—70 саж. в высоту, шатром нависают над водой, которая бьется под ними, как в каменном тоннеле, при чем навес в некоторых местах так низок над водой, что при большой воде с проходящих судов срывает нависшими утесами крыши. Некоторые скалы тянутся версты по две, и суда плывут среди них,—по выражению одного из наших писателей,—точно по узкой извилистой улице какого-то мудреного средневекового города ¹⁾. Но самые высокие и массивные скалы еще не самые опасные. Страшнее те из них, которые выдвигаются от берегов в самый стржень реки, нося характерное местное название „бойцов“—от массы разбивающихся о них судов. Таких бойцов насчитывается на всем протяжении горного участка реки (верст 400) около 100.

Что представляют из себя „бойцы“, можно видеть из следующего краткого описания важнейших из них.

Приблизительно на середине пути, несколько ниже б. Рыковского завода, Чусовая имеет крайне извилистое течение, и на этих извилинах и петлях расположены четыре очень опасных бойца. Первый—„Кирпичный“, на правом берегу—массивная скала, точно выложенная из кирпича (от чего и получила свое название). Невдалеке от нее, на левом берегу, громадная скала „Печка“, нависшая над рекой и выступающая в нее каменным ребром,—получила название от большой пещеры, выходящей к самой воде отверстием, похожим на жерло большой печки. Опасная сама по себе, Печка особенно страшна тем, что сейчас за ней, на противоположном берегу, стоит новый

¹⁾ Мамин-Сибиряк: „В камнях“.

еще более опасный боец—„Высокий Камень“, протяжением (с несколькими перерывами) до 10 верст и до 50 саж. высоты, на который с огромной силой направляется вода реки, отбитая Печкой. Сама Чусовая делает под этими бойцами два изгиба в форме латинской буквы S, при чем бойцы расположены как раз в этих изгибах, и весь напор воды устремляется прямо на них. Чтобы не налететь судном на Высокий Камень, надо перерезать струю воды у самой Печки, рискуя попасть на ее выступающее в реку ребро,— это удается далеко на всем, и у названных двух бойцов в высокую воду „убивается“ не мало судов. Вслед за Высоким Камнем стоит еще боец—скала „Мултык“, считающаяся также очень опасной.

То же приблизительно положение, только, может быть, еще более опасное, у последней пары бойцов, стоящих также на двух противоположных берегах, в расстоянии 2-х верст один от другого, и носящих характерные названия—„Молоков“ и „Разбойник“. Здесь река делает также два последовательных оборота, в углах которых и стоят бойцы, и река бьет всей массой своего течения прямо на них с бешеной силой, поднимая целые облака водяной пыли.

Известный бытописатель нашего Урала Д. Н. Мамин-Сибиряк, лично проехавший по Чусовой—(уже в позднейшее время) с караваном коломенок, так картинно описывает Молоков: „Это была громадная скала, стоявшая к верховьям реки покатым ребром, образуя наклонную плоскость, по которой вода взбегала пенящимся валом на несколько сажень и с ужасным ревом скатывалась обратно в реку, превращаясь в белую пену. Вся река под Молоковым представляла белую вспененную массу, точно кипящее молоко; отсюда и название бойца Молоков. Другим ребром боец выступал в реку, точно выдвигая каменный таран. Отброшенная скалой вода пересекает реку наискось вплоть до противоположного берега, образуя целую гряду ревущих майданов; они далеко бегут вниз по реке, точно стадо белых овец. Сила движения воды здесь настолько велика, что за бойцом образуется суводь, т. е. вода тихим током медленно возвращается к бойцу, что можно заметить по плывущей вверх по реке пене“¹⁾.

Здесь также нужно было пересечь струю воды возможно ближе к первому бойцу, в косом направлении, в самом углу, образуемом ребрами Молокова, в противном случае судно попадало на майданы и неудержимо сносилось ими прямо на Разбойника.

Вот описание крушения судна у Разбойника, сделанное тем же, цитированным выше автором:

„Я оглянулся. Пашка (один из сплавщиков) прямо бежал на роковой гребень (майданов). Бурлаки выбивались из сил, работа поносными. Издали казалось, что по палубам каталась какая то серая волна, точно барка делала конвульсивные движения, чтобы избежать рокового удара. Но все напрасно: еще одно мгновение—и барка Пашки врезалась одним боком в выступ скалы, послышался треск ломавшихся досок, крик людей, грохот сыпавшегося чугуна, а поносные продолжали все еще работать, пока не сорвало переднюю палубу, вместе с поносными и людьми, и все это не поплыло по реке невообразимой кашей. Доски, люди, бревна—все смешалось в живую кучу, которая барахталась и ползла под бойцом как раздавленное пятидесятиголовое насекомое“²⁾.

¹⁾ Мамин-Сибиряк: „Войцы“.

²⁾ Там-же.

С целью хоть сколько-нибудь уменьшить опасность, у самых злых бойцов в более позднее время начали устраивать предохранительные ограждения — заплавни из 8-вершковых бревен, укрепляемых к скалам на деревянных пружинах из толстых брусьев, которые при ударе судна о заплавни несколько подавались в бок и тем уменьшали силу удара. Но при высокой воде эти ограждения мало помогали делу, так как нередко первая же налетевшая на них коломенка ломала их и даже выбрасывала на берег.

Опасность плавания по Чусовой, среди „камней“ и „бойцов“, очень много увеличивалась от чрезвычайной быстроты течения, особенно в большую весеннюю воду, когда и происходил сплав караванов. Даже при низкой воде весенний вал идет здесь со скоростью $5\frac{1}{2}$ верст в час, при высокой же воде, поднимающейся иногда на 7 и более аршин против межени, скорость доходит до 8—10 и даже более верст в час. Объясняется это тем, что Чусовая имеет в своем верхнем течении очень большое падение, превосходящее все наши сплавные реки. На протяжении 400 верст своего горного участка река падает на 80 саж. или в среднем по $20\frac{1}{8}$ сотых сажени на версту (местами доходя до 22 сотых), в то время, как падение других наших рек, напр. Волги, Камы и Сев. Двины выражается всего в 2—3 сотых. При таких условиях тяжело груженое судно при сплаве по Чусовой весной делает в час по низкой воде в среднем верст 11, по высокой же быстрота его движения достигает 15 и даже 20 верст.

„В течение каких-нибудь трех дней Чусовая превратилась в бешеного зверя,—говорит Мамин-Сибиряк, описывая вскрытие реки при высокой воде.—Это был двигающийся потоп, ломавший и уносивший все на своем пути. Высота воды достигала шести с половиной аршин, а вместе с каждым вершком прибывавшей воды увеличивалась и скорость ее движения... С глухим ревом и стоном летел вниз пенистый вал, кипучей волной заливая низкие берега и с бешеным рокотом превращаясь на закруглениях береговой линии в гряды майданов, т. е. громадных белых гребней... (Местами) в излучинах и закруглениях водяная струя с шипением и сосущим свистом сливалась в один сплошной пенящийся клуб, который с ревом лез на камни и, отброшенный ими, развивался дальше широкой, флокотавшей и бурлившей лентой“... ¹⁾

Быстрота весеннего течения реки была так велика, что иногда, при малых снегах, вода не в состоянии была взламывать лед, и первый водяной вал уходил подо льдом, так что для того, чтобы сломать лед, приходилось делать спуск воды из лежащего выше по реке Ревдинского пруда. Равным образом, благополучно вышедшие караваны не всегда успевали выбраться из горной части реки по большой воде, и для спасения их приходилось снова прибегать к спуску Ревдинского пруда. Так было, напр., в 1851, 1866 и 1867 гг., когда чусовские караваны мелели во всем своем составе. Во избежание подобных случаев в помощь Редвинскому пруду позднее по некоторым притокам этой части Чусовой были устроены запасные водохранилища, открываемые по мере нужды в период сплава.

При всех указанных условиях ни один весенний сплав на Чусовой не обходился без ряда несчастий и аварий, а бывали отдельные годы, как, напр., памятный для Чусовой 1873 г., когда из 600 вышедших судов 64 „убились“ и 37 обмелели, иначе сказать: когда потерпели

¹⁾ Мамин-Сибиряк: „Бойцы“.

аварию почти 17% всего каравана, или предыдущий, 1872 год, когда из 597 судов было разбито 22 и обмелело 129, т. е. свыше 25% всего каравана. С судами гибели, конечно, и люди, число которых доходило иногда до страшной цифры—100 чел. за навигацию.

Еще больше затруднений, чем сплав в полоую воду, представляет собой меженное судоходство по Чусовой, потому и развитое очень слабо, главным образом для обслуживания местных перевозок, и производимое на разных мелких судах барочного типа. Здесь, помимо бойцов, выступают на сцену другие опасности— в виде обнажившихся скалистых островов (по местной терминологии „огрудки“,—около 90 шт.), подводных камней („таши“) и порогов („переборы“,—свыше 70 шт.), наконец, снесенных каждый год во множестве с прибрежных скал деревьев и т. д. Плавать в межень по верхней Чусовой—гигантский труд, так как все течение ее сплошь усеяно разными препятствиями, и меженному сплавщику (которые, кстати сказать, и особенно ценятся на Чусовой) нужно знать, как пять своих пальцев, каждый аршин и речного русла, и берега, и течения реки,—иначе судно будет ежеминутно садиться на камни и мели, где уровень воды зачастую спускается всего до 4 вершков.

— Нам здесь хуже, чем в камнях,—говорят бурлаки про меженное плавание. Под бойцом либо пан, либо пропал, а здесь, как барка залезла на огрудок, проваландаешься в воде дня три. А тут пойдет еще и перегрузка.

Снимать засевшее на мель судно, при чрезвычайной быстроте течения реки, бывало действительно очень трудно. Для съемки здесь применялся особый примитивный прибор, носивший название *неволи*. Это было простое, обтесанное с 2-х сторон, бревно в виде широкой и очень толстой доски, употреблявшееся таким образом: *неволю* плотно привязывали комлевым концом к носу или корме судна, смотря по тому которую из них нужно было сдвинуть с мели, и затем садившиеся на нее верхом один или двое из самых смелых и ловких бурлаков ставили ее на ребро, в то время как другие рабочие держали, несколько на отлете, против течения другой конец *неволи* посредством привязанного к нему каната. Получалась искусственная запруда, в стенки которой, изображаемые *неволей* и бортом судна, с силой ударялась быстро бегущая вода, нередко выгибая толстую *неволю*, как туго натянутый лук, и в конце концов сдвигала судно с мели. При этом чаще всего другая артель рабочих одновременно действовала, под пение неизменной „Дубинушки“, „чегенями“, т. е. толстыми кольями, подталкивая ими другой конец судна с противоположной стороны.

Само собой, пускались в действие также и поносные.

Обыкновенно на каждом судне имелось по две *неволи* на том и другом борту.

Работы воротом были запрещены на Чусовой, так как, при трудности съемки судов вообще, нередко не выдерживал воротовой канат и лопался, нанося увечья рабочим; однако, несмотря на запрещение, употребление ворота, как крайняя мера или как вспомогательная при *неволе*, практиковалась. Но способ употребления ворота здесь был иной, чем на Волге и на других реках; на Чусовой не завозился якорь, так как он не мог держаться за каменистое дно реки, а вкапывался столб на берегу, на него надевалась деревянная муфта с отверстиями для вставки ручек из толстых жердей,—ручками муфта приводилась во вращательное кругом столба движение, навертывая на себя канат, другой конец которого зачаливался за судно.

При той же невозможности пользоваться якорем, на Чусовой были чрезвычайно трудны остановки судов, напр., на ночлег (ночью суда обычно не шли) и для других целей. Остановки эти производились так называемой „хваткой“, состоявшей в том, что канат с судна быстро завозился в лодке на берег и здесь крепился за дерево или особо вбитые в землю в наиболее удобных для остановки судов местах „ухваты“ в виде толстых деревянных свай; в то же время другой конец каната, завернутый на носовом ухвате судна, медленно „травился“ через огниво, пока судно не умеряло своего хода, после чего канат закреплялся на судне „намертво“. Сила движения судна бывала такова, что нередко судовой ухват и огниво не только дымились, но даже загорались огнем, несмотря на поливание их во время „травки“ водой, а огниво трением каната иногда совершенно перерезывалось. Случалось, что не выдерживало дерево на берегу и вырывалось с корнями, вызывая большую сумятицу на судне, или рвался канат, увеча людей и на берегу, и на судне, а самое судно, не удержанное *хваткой*, набрасывало на другие, поспешившие уже *ухватиться* суда, при чем происходили серьезные аварии, не редко и с человеческими жертвами.

Из приведенного краткого описания условий плавания на Чусовой можно видеть, какие трудности он представлял, и можно судить, каково, с одной стороны, искусства, с другой—напряжения требовала работа по управлению судами при сплаве.

Обыкновенно здесь различали три рода движения судов, которыми и пользовались в нужных случаях: 1) когда судно шло тише воды, став несколько боком к бившей в него водяной струе,—такое движение называлось „бежать (имея) нос на отрыск“ и употреблялось, когда надо было задержаться в движении или передвинуться поперек реки, напр., при обходе береговых мысов, при перевале от одного берега к другому и пр.; 2) когда судно шло наравне с водой, держась прямо по струе,—это называлось „бежать щукой“ и применялось главным образом на крупных поворотах и под бойцами; 3) когда судно шло быстрее воды, развивая ранее полученную силу и резая носом воду,—это было „бежать в зарез“ и практиковалось преимущественно на больших закруглениях реки, когда представлялась возможность несколько спрямить путь, пустив судно не по самому фарватеру, а по более тихим, близким к берегу струям.

Необходимо оговориться, что вопрос, как и в какой мере воспользоваться тем или иным движением судна, зависит от многих причин: и от свойств течения, и от конфигурации берегов (особенно у бойцов), и от ранее полученной судном скорости движения, и от количества и качества рабочей силы на судне, и от основных свойств самого судна, и, наконец, от характера и искусства сплавщика (лоцмана).

„От сплавщика зависит, каким движением барки воспользоваться в том или другом случае,—говорит Мамин-Сибиряк,—в его руках тысячи условий, которые он может комбинировать по своему. Определенных правил здесь не может быть, потому что и река, и барка, и живая рабочая сила меняются для каждого сплава. Ясное дело, что, решая задачу, как наивыгоднейшим образом воспользоваться данными, сплавщик является не ремесленником, а художником, который должен обладать известного рода творчеством“.

„Чусовские сплавщики,—говорит тот же автор в другом месте,—одно из самых интересных и в высшей степени типичных явлений своеобразной жизни чусовского побережья. Достаточно указать на

то, что совсем безграмотные мужики дорабатываются до высших соображений математики, решают на практике такие вопросы техники плавания, какие неизвестны даже в теории. Чтобы быть правским, настоящим сплавщиком, необходимо иметь колоссальную память, быстроту и энергию мысли и, что всего важнее, нужно обладать известными душевными качествами. Прежде всего, сплавщик должен до малейших подробностей изучить все течение Чусовой на расстоянии 400—500 верст, где река на каждом шагу создает и громоздит тысячу новых препятствий; затем, он должен основательно усвоить в высшей степени сложные представления о движении воды в реке при всевозможных уровнях, об образовании суводей, струй и водоворотов, а главное—досконально изучить законы движения барки по реке и те исключительные условия сочетания скорости движения воды и барки, какие встречаются только на Чусовой. Нужно заметить еще то, что каждый вершок лишней воды в реке вносит с собой коренные изменения в условиях: при одной воде существуют такие-то опасности, при другой другие.. Но одного знания, одной науки здесь мало: необходимо уметь практически приложить их в каждом данном случае, особенно в тех страшных боевых местах, где от одного движения руки зависит участь всего дела. Хладнокровие, выдержка, смелость—самые необходимые качества для сплавщика: бывают такие случаи, что сплавщики, обладающие всеми необходимыми качествами, добровольно отказываются от своего ремесла, потому что в критические моменты у них «не хватает духу», т. е. они теряются в случае опасности¹⁾... С другой стороны, Чусовая знала таких мастеров сплавного дела, которые в течение не одного десятка лет своей работы на сплаве не „убили“ ни одного судна. Таков, напр., был заводский кретьянин Верхотурского уезда Селиванов, в течение 25 лет благополучно водивший суда кн. Демидова Сан-Донато, от которого получил за свои заслуги золотую медаль. Позднее Селиванов имел свои суда на Чусовой, вышел в купцы, но в конце концов разорился и умер в бедности.

Само собой понятно, что тип чусовского сплавщика вырабатывался в течение многих поколений, при чем ремесло сплавщика в большинстве случаев бывало наследственным, переходя от отца к сыну, и ему учились с малых лет: обычно сыновья-подростки уже сопровождали в плавании своих отцов-сплавщиков, звонко повторяя своими молодыми голосами их команду и присматриваясь к реке и действиям старших. Несмотря на это, начинавшим сплавщикам не доверяли, выдерживая их сначала в течение нескольких лет в качестве „подручных“, а затем испытывая на самостоятельной работе с более дешевыми чугунными грузами, которые в случае аварии судна не портились в воде и довольно легко извлекались с каменистого дна реки с наступлением межени. Лучшим сплавщикам доверялась наиболее дорогая штыковая медь, отливавшаяся в форму узких кирпичей, по полупуду весом каждый, связываемых для удобства погрузки лыковыми веревками в особые тюки по шести штук.

Начинающий сплавщик получал обычно 35—40 руб. за весь сплав, оклады же старых опытных лоцманов доходили до 50 и даже 60 руб. Кроме того, за удачную проводку судов давали иногда награды рублей до 10.

¹⁾ Мамин-Сибиряк: „Бойцы“.

Бурлацкая масса на Чусовском сплаве собиралась с разных концов, но большинство бурлаков были из ближайших уездов—Чердынского, Соликамского и Кунгурского Пермской губернии, а также из несколько более дальнего Вятского края (главным образом водолывы и лопмана для хода по Каме и наиболее опытные коренные бурлаки). Из местных крестьян особенно славилась силой, проворством и точностью в выполнении бурлацкой работы (свойства чрезвычайно ценные в условиях чусовского сплава, особенно в таких местах, как у „бойцов“) „утчане“ и „камешки“—жители с.с. Межевая Утка и Каменка, в большинстве случаев ставившиеся на более ответственные места, как, напр., „подгубных“, т. е. заправлявших губой руля, и пр. Нередко среди бурлаков попадались зыряне и другие инородцы; наконец, обычно на каждом судне бывало по нескольку женщин, шедших на сплавные работы за своими родственниками и сожителями. Простым бурлакам платилось за сплав с верховых пристаней до 12 руб., с низовых—не свыше 8, женщинам обычно назначалась половинная ставка; кроме того, верховым бурлакам давался продовольственный паек в размере 1—2 пуд муки и 5 ф. мяса на путину, низовым пайка не полагалось. Большая часть денег выдавалась вперед, при порядке, происходившей еще с зимы, и шла на оплату податей. Порядка бывала в большинстве случаев по контрактам, которые заключались на целые артели и на срок не долее 1-го мая. Когда (в редких случаях) сплав задерживался дольше, полагалась дополнительная плата, назначаемая поденно—до 6-го мая по 30 коп., а дальше по 50—70 коп. за день, но и такая плата не всегда удерживала рабочих, торопившихся домой на полевые работы.

Сбор рабочих на сплав начинался с ранней весны, когда на Чусовую прибывало до 40.000 чел. пришлого народа.

Пустынная и угрюмая река шумно оживлялась: многоголосый говор, крик и гам, сопровождаемый неизменной русской бранью, стоном стояли на берегу, где располагались обычно артелями прибывающие бурлаки в ожидании вскрытия реки. Немедленно по вскрытии, возвещавшемся в крупных заводах пушечными выстрелами, начинался спуск в воду выстроенных для сплава судов, любоваться которым обычно высыпало на берег все население заводов, а вслед за спуском происходила спешная погрузка судов. Само собой разумеется, что там, где были безопасные от ледохода затоны, спуск судов и их погрузка производились и раньше ледохода.

Когда заканчивалась погрузка и, вообще, подготовка к сплаву всего каравана, назначался день отвала судов, служивший большим местным праздником. Для отвала была нужна известная высота горизонта воды (не ниже 3 арш. над меженным уровнем), и для этого чаще всего ждали второго бесенного паводка, бывавшего дня через 3 после первого вала, ломавшего лед, а при запоздании или отсутствии этого паводка производился выпуск воды из Ревдинского пруда.

В день отвала, за массой хлопот и работы, судорабочие не спешили даже пообедать и обыкновенно с утра запасались сухарями на весь день, съедая их на самой работе. По готовности каравана на пристань собиралось все местное население, от мала до велика, и в присутствии администрации и служащих завода на караване совершался торжественный молебен, после которого все суда кропились святой водой, рабочие становились группами человек по 10—15 к поносным в носу и корме, сплавщики с своими подруч-

ными поднимались на „кресла“¹⁾, и по их команде суда начинали отчаливать от пристани через короткие промежутки одно от другого. Общий состав всего чусовского каравана достигал в старые годы до 600 и более судов.

Обыкновенно в конце каравана, а если он состоял из судов нескольких владельцев, то после каждой группы судов отдельного владельца, шла разукрашенная флагами и нередко с расписной разноыми красками, пестрой мачтой, увенчанной также разноцветной звездой-репейником, так называемая *караванная* или *казенка*—лучшая коломенка каждого судовладельца, предназначаемая под размещение администрации каравана („караванного“ начальника, доверенных, приказчиков и пр.), а также под склад запасных снастей, якорей и других необходимых припасов для оказания помощи судам при всяких несчастиях и авариях в пути. Команды караванных набирались из наиболее опытных рабочих, обычно и оплачивавшихся дорожке, чем команды других судов. При караванных следовало несколько завозень для развозки, в случае нужды, материалов и припасов и раскрашенная легкая косная лодка для разъездов по каравану начальственных лиц, с тремя парами гребцов—„косных“, так же, как и на соляных караванах, ярко и богато разодетых: в красных рубашках, черных плисовых безрукавках, таких же шароварах и в шляпах с лентами условного для судов каждого владельца цвета.

Отвал судов происходил очень торжественно—с пушечной стрельбой как с берега, так и с каждого отходящего судна, а судорабочие под тысячами глаз, смотревших с берегов, выполняли свое дело весело, отчетливо и дружно, как на смотре.

Вообще, во время хода судов и до привала их на ночлег все бурлаки жили и работали, как говорилось на Чусовой, „одним сердцем“, и этим сердцем была воля сплавщика и его команда.

Терминология командования была самая, если можно так выразиться, простецкая, без каких бы то ни было условных или особо технических выражений.

— Отдай снасть... крепи... крепи намертво... носнаправо, молодцы... нос налево ударь... сильно - гораздо ударь... веселенько похаживай, голуби... девоньки, грузочки молоденьки, помешивай... постарайтесь, братцы... родимые, не выдай... корму поддорми... голубчики, поддорми корму... сильно-гораздо поддорми... шабаш, корма... и т. д.,—вот обычная команда при сплаве на Чусовой.

Благополучно пройдя Чусовую, весь караван останавливался в ее устье, у дер. Левшино, и здесь переформировывался для дальнейшего следования по р. Каме: огромное большинство судорабочих получали расчет и отпускались; на каждой коломенке оставалось 8—10 человек „коренных“ бурлаков; сплавщики сменялись вятскими лопманами, и суда двигались вниз по Каме, обычно ускоряемые веслами.

Вторая остановка происходила у г. Лаишева, в 30 вер. выше устья Камы, где в период времени с 15 мая по 15 июня происходила довольно крупная ярмарка. В частности за горнозаводскими товарами в Лаишев приезжали покупатели не только со всего низового Поволжья, но и с Дона, и из Персии, и из других закаспийских стран. На судах открывалась оживленная торговля, при чем одного железа продавалось до 1½ милл. пуд.

¹⁾ На коломенках—простые скамейки, устанавливавшиеся по середине судна.

Купленный для низовой Волги товар шел туда или в тех же коломенках, или с перегрузкой в другие суда, при чем освобожденные коломенки тут же продавались на слом или под сплав лесоматериалов и дров. За доставку металлов от Лаишева до Царицына платили первоначально 7 коп. с пуда, до Астрахани 10 коп.; позднее фрахт понизился до 4—5 к. с пуда.

Оставшийся нераспроданным товар направлялся на Нижегородскую ярмарку. Коломенки спускались от Лаишева на Волгу, заводились по ней версты на две вверх ручным способом и останавливались целым караваном, достигавшим иногда до 500—600 судов, под с. Богородским для „ходового“ снаряжения по Волге: на судах ставились мачты, устраивались рули, готовились паруса, канаты и пр. В Богородское собирались к этому времени огромные массы крестьян—до несколько десятков тысяч человек—из соседнего Тетюшского уезда (преимущественно татар) для найма в бурлаки. Наем производился на путину до Нижнего или до Рыбинска, человек по 40—50 на каждое судно. Плата была за первую путину рублей 6—7, за вторую 10—12.

Как при всяком большом скоплении свободного люда, в местах остановок судов дело не обходилось без широкого разгула, так что эти места на некоторое время превращались в шумные и пьяные ярмарки, завершаясь иногда грандиозными свалками, для прекращения которых приходилось прибегать к вызову войсковых частей.

До Нижнего-Новгорода коломенки шли обычными способами—завозом, бичевой и на парусах, проходя в среднем верст по 20—30 в день. В Нижнем большая часть товара продавалась, а некоторое количество отправлялось в тех же коломенках до Петербурга, продвигаясь по системам конной тягой. В Петербург приходили обычно в половине сентября.

Таким образом весь путь с Чусовой до Петербурга совершался в течение около 4 месяцев.

Сплав коломенок значительно сократился с проведением в 70 гг. XIX ст. Уральской жел. дороги, на которую перешла большая часть грузов, направляясь прямо на Левшино.

Кроме солепромышленников и горнопромышленников, значительное развитие получило судоходство сурских хлеботорговцев, производимое на „сурских барках“ и суряках и процветавшее приблизительно до 60-х годов XIX века, когда, с развитием железных дорог и появлением пароходов, Сура, вообще, потеряла свое значение, и самые барки стали постепенно исчезать здесь, заменяясь баржами.

Черноземный район Присурья издавна славился своим хлебом,—„промзинский“ хлеб с Суры играл в свое время выдающуюся роль в нашей хлебной торговле. Независимо от своих качеств, он ценился еще потому, что, вследствие более раннего сравнительно с Волгой вскрытия Суры, он приходил в Рыбинск раньше других караванов и немедленно следовал дальше, без обычных задержек на Рыбинском рейде. По этим причинам сурской хлеб даже расценивался дороже.

Наиболее крупными владельцами барок по р. Суре были в свое время Ненюковы из Краснослободска, имевшие, кроме хлебной торговли, винокуренные заводы и отправлявшие на барках хлеб и спирт прямо до Петербурга.

Сурские барки делали только один весенний рейс, так как Сура по спаде воды становится очень мелководной. Шли они, как и сплавные суда на многих других реках, целым караваном, не редко в составе до 150 судов.

Команды барок состояли из 25—30 человек коренных бурлаков, нанимавшихся с места отправки до Рыбинска, и 50—70 человек добавочных, бравшихся до комплекта в 4—5 человек на каждую тысячу пудов груза для хода по Волге от устья Суры до Рыбинска; кроме бурлаков, на каждое судно нанимались лоцман и водолив, из коих последний был обычно навигационным и сопровождал судно с грузом до самого Петербурга; наконец, на спиртовых барках ставились особые провожатые и человека по 4 бондарей для ремонта посуды в пути. Все рабочие были на своих харчах, кроме водоливов и лоцманов, содержание которых в общей артели оплачивалось хозяином. Помещались в пути: бурлаки в трюме судна, а лоцмана и водоливы в казенках, устроенных в корме судов. Как и везде, рабочие получали значительную часть платы вперед, при поряде, употребляя ее на свои домашние надобности еще с зимы; лишь небольшая часть оставалась за судохозяином и обычно тратилась в течение навигации на путевые расходы. Не редко на обратный путь из Рыбинска до дому у бурлаков не оставалось уже ни копейки, и они возвращались, побираясь „Христовым именем“, если хозяин из жалости не давал им какую-либо старую лодку, на которой рабочие и сплывали вниз к своему местожительству.

Путь груженых судов был, вообще, нелегкий и далеко не безопасный, так как река была сильно засорена палым лесом, карчами и сваями, оставшимися от бывших здесь прежде мостов¹⁾.

К тому же ходовой фарватер был очень узкий, так что нередко вставшая на мель передняя барка задерживала весь караван, и бывали даже случаи, что вода в это время быстро спадала и суда обсыхали в пути: так, в 1802 г. из всего сурского каравана прибыли в Рыбинск всего 2 судна.

В Васильсурске, на устье Суры, барки останавливались и оснащались для волжского „верхового хода“: на них ставились мачты, приделывались рули, изготовлялись рогожные паруса и т. д. При отсутствии для этого каких бы то ни было механических приспособлений оснастка требовала не мало времени и обходилась недешево. Так, за одну установку мачты платили обыкновенно от 50 до 80 руб. и больше.

На Волге сурские суда шли обычным порядком, но почти всегда, вследствие своей тяжести и плохих судходных свойств, очень медленно.

При всех указанных условиях, а также при полной запущенности сурского бичевника, сурские барки очень редко возвращались обратно в Суру и в большинстве продавались в Рыбинске за бесценок. Обратный путь (когда он бывал) производился самой поздней осенью конной тягой.

Катастрофа 1802 года обратила, наконец, внимание правительства на условия сплава на Суру, и в следующем 1803 г. главный

¹⁾ Особенно много карчей было ниже с. Языкова, у так называемого Солдатского брода, где, по преданию, была устроена некогда переправа для войск Иоанна Грозного во время похода его на Казань. Рассказывают, что для этой переправы срубленные деревья сотнями валялись в реку, а на них настился хворост, по которому перетаскивали пушки и походный обоз.

директор водяных коммуникаций вошел с всеподданейшим докладом к императору Александру I-му о необходимости „очистения р. Суры для беспрепятственного по ней судоходства“. В докладе испрашивалось разрешение царя: а) на отпуск 24.000 р. для производства очистки реки от палых деревьев и мостовых свай, б) на установку в Васильсурске подъемного крана для более быстрой оснастки судов, с расходом на это до 800 р., и в) на установление особого штата судоходных „чиновников“ для надзора за правильностью производства сплава, с расходом на содержание их 1972 р. из поступлений за пользование краном.

Доклад был утвержден Александром ¹⁾ и деньги отпущены, но толку от этого получилось не много. Путейское ведомство не занялось само очисткой реки, а нанимало для этого местных крестьян, платя им поштучно за каждую вынутую из реки карчу. Надзор при этом был плохой, и крестьяне, утя положение, вынимали карчи не столько с фарватера, сколько от берегов, и то больше те, которые были пригодны на разного рода поделки (бочки и пр.). Деревья на фарватере в лучшем случае спиливали, оставляя пни и корни под водой, где они в межень являлись, пожалуй, еще более опасными для судоходства, поскольку были скрыты от глаз: об этот коряжник суда ежегодно получали проломы, теряли лота, якоря и т. д.

Позднее средства на очистку Суры отпускались дважды, но каждый раз с одинаковым успехом, так что в судоходной среде все местные чины путейского ведомства получили даже с той поры общее ироническое наименование *сурочистов*.

Справедливость требует сказать, что сурочисты сами по себе, при своем формальном отношении к делу, представляли не малый тормоз для сурского судоходства, которое, по местным условиям, требовало быстрых и чуждых всякой формалистики решений и действий. Что представляли из себя *сурочисты*, долго пережившие рассматриваемый нами период, и как они влияли на сурское судоходство, будучи призваны по идее содействовать ему, можно видеть из следующего любопытного рассказа судоходного деятеля, относящегося к позднему времени, когда у нас действовало уже министерство путей сообщения:

„На географическое разделение путей, т. е. на сеть округов, дистанций, объездов, водоходцы смотрят, вообще, как на всякую сеть: «щука проскочит, а карась запутается». Помню две сцены на Суре, в одну и ту же осень. Воды было мало; поздней осенью караваны порожних судов поднимались бичевой к Промзину. Всякий боялся зазимовать в пути, поэтому денег коноводам не жалели и припрягали две и три лишних лошади. На одном перекате села на мель старая барка и загородила путь; караван остановился, а обгонять запрещено. Случайно подъехал путейский чиновник,—на Суре их зовут *сурочистами*. Кого он выбрал, кого побил,—словом, шума было много, а барка ни с места. В задю каравана стояли пять баржей Барышского, каждая по 16 лошадей; бичевы были пущены на обе стороны реки.

„Барышскому надоело ждать. Собрал он от всех пяти своих баржей коноводов, зачалил все 80 лошадей в одну новую баржу и стал обходить караван. Субтильный чиновник подбежал к здоровенному Барышскому, и ну шуметь, надрываться: «Стой, такой—

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XXVI, № 20585.

сякой, в остроге стною! Я начальник дистанции! как смеешь?!» — «Уйди, уйди, барин,—я не дистанция»,—отвечал густым басом Барышский и затем громовым голосом стал командовать коноводам: «Вали, вали, луговая! Ссаривай! Обноси живею горну! Не сдавай! Луговая, выбирай!» За могучим его голосом не слышно было крика чиновника; видно было только, что тот шибко топает ногами и грозит. Табуны лошадей легли в лямки, бичевы вытянулись в струны; по береговым кустам пошел свист, гам, хлопанье кнутов. Баржа ползет по песку, мачта дрожит. Командир сосредоточил полное внимание на всей этой машине и спокойно говорит путейцу: «Уйди, барин, не петушись,—убьет тебя бичевой! Теперь не до тебя!» И снова раздается его громовая команда.

„Баржа переползла пережат; пошла по пути своими конями, а остальной табун вернулся, чтобы чалить за другую баржу. Чиновник никак этого не хотел допустить, бранился и грозил засадить Барышского в исправительный дом.—«Меня исправлять нечего, ты дистанцию нам исправь!» огрызнулся Барышский. «Ах ты...»—«Уйди, барин, теперь не до тебя; пройду пережат, как овца смиренный буду! а теперь мы с тобой, того и гляди, людей передавим». Барышский вновь стал командовать, на барина внимания не обращая, своими баржами протер путь, а за ним свободно прошел и весь караван¹⁾.

„Другой случай был под Ратовым. Села пустая баржа, на аршин в осадке. Подошла к ней барка Вьяскова, нагруженная до 6.000 п. солью. Она легко могла бы обойти вперед, так как сидела только на 13 верш. Сурочист однако обойти не позволил. Вьясков был мужик тихий, свое не отстоял; прождал два дня; пошло сало,—барка и баржа зазимовали.

„По словам Вьяскова, ему стоило поднять баржу весной до Порецкого 100 руб., провоз соли на лошадях до места доставки 250 руб., караул в пустынном плесе 50 руб., да на весеннем грузе потерял по 1½ к. на пуд—1.000 р., итого 1.400 р. Кто же тут виноват,—заканчивает автор вопросом,—пережат, сурочист или послушный Вьясков?»²⁾.

Таковы были условия судоходства на Суре даже во второй половине XIX века.

Особняком стоял (как стоит и до настоящего времени) сплав белян, являвшийся в прежнее время, до изобретения лота, делом чрезвычайно трудным и мудреным. Нужно было большое напряжение сил и большая опытность и умение, чтобы вести большое и грузное судно, которое несло по высокой весенней воде с головокружительной быстротой, превышавшей даже скорость течения, и всякий более или менее крутой поворот реки, всякий прижим струи к берегу представлял уже серьезную опасность. Белянный лопман должен был знать реку, как пять своих пальцев, знать каждую струю течения, каждое опасное и сомнительное место. В особенно трудных местах впереди судна пускалась на тонкой снасти небольшая, но густая, ветвистая ель, которая послушно следуя (вершиной вверх) всем изменениям течения, указывала направление судну,—способ, аналогичный древне-египетскому сплаву

¹⁾ Позднее Барышский на вопрос, почему он не пошел лучше своими лошадьми стащить переднюю барку с мели, объяснял, что она села очень плотно: „На печину влезла и, если попробовали ее тащить табуном лошадей, ее разорвало бы на двое, потому что она уже десятую воду ходит и вся раздергана“.

²⁾ Н. Крылов: „Препятствия судоходству на р. Суре“ („Русск. Судоходство“ 1887 г., № 9, стр. 53—54).

грузовых судов по р. Нилу с особой решеткой из дерева тамариска впереди. Для более быстрого поворачивания судна, помимо управления рулем, приходилось усиленно работать то с той, то с другой стороны и тяжелыми потесями, и длиннейшими шестами для упора в дно и берега. Всеми этими работами было занято до 300—400 человек рабочих, нанимавшихся на всю путину, и, несмотря на такую массу людей, сплав далеко не всегда удавалось проводить с полным успехом.

С применением лота сплав белян пошел значительно успешнее и легче.

Прежде всего, движение судна по лоту пошло, правда, медленней, но за то несравненно ровней. Не говоря о том, что при этом значительно уменьшалась опасность всякого рода аварий, громадное значение лота состояло в том, что он чрезвычайно облегчил и улучшил управление судном. Дело в том, что руль может действовать с полным успехом только тогда, когда движение судна не совпадает с движением воды, по которой совершается плавание: для успешного действия руля судну нужно идти или скорей, или тише воды, которая, ударяя в руль, усиливает его действие,—в противном случае действие руля ничтожно.

С течением времени значение лота на Волге было еще увеличено применением так называемых „вожжей“—двух тонких косяков, вчаливаемых к лоту и проводимых к плечам судна: соответственным подтягиванием этих косяков лот перемещается с кильватера, в котором идет за судном, в ту или иную сторону, поворачивая тем нос судна, а следовательно и изменяя направление его в желательную сторону, чем значительно увеличивается сила и, главное, быстрота действия руля. Больше того: на небольших поворотах течения лот на вожжах (или как говорят волгари „на санях“) сам перемещается в требуемую сторону и тем существенным образом облегчает управление судном.

С введением лота сильно сократилось число рабочих на белянах. Количество их стало определяться по размерам судна и по пути, которым ему нужно плыть: примерной нормой считалось на мелких реках,—где плавание крупного судна, вообще, труднее,—два человека, а на Волге один, на каждую сажень длины судна и, сверх того, прибавлялось до полного комплекта еще человек 5. Таким образом на 30-саженную беляну для плавания по Волге нанималось до 35 человек, на 35-саженную человек 40, на 40-саженную 45 человек; на небольшие суда брали человек 20—25. Распределялись судорабочие примерно таким образом: один, а иногда и два лощмана (один для выводки беляны на Волгу и другой специально волжский); один водолив, два опытных бурлака для дежурства на кичке по наблюдению за снастями, 25—30 человек на ворабах для поднятия лота и якорей, от 5 до 15 человек на руле (5—8 чел. при руле с рунталями и 8—15 чел. при руле с губой); кроме того, несколько человек для завоза рысковых якорей и один приказчик при товаре.

Наконец, с введением лота получилась возможность разнообразить самые формы движения судна, строго согласуя их с течением реки и всей обстановкой плавания. На Волге различают следующие главные формы движения белян:

а) плав „с навеса“, когда на прямом и глубоком плесе лощман подбирает лот, иногда совершенно отделяя его от речного дна, и управляет один рулем, идя все же обычным при плавании с лотом порядком—кормой вниз;

б) плав „вниз рожками“, когда также на прямом и глубоком плесе, имеющем большое протяжение, лоцман оборачивает судно вниз носом (вниз носовыми „сопляками“, торчащими на подобие рогов) и, подобрав лот и другие снасти, пускает его, как в старину, на полный ход течения реки, которое в конце концов тяжелое судно, разойдясь по инерции, начинает даже обгонять, вследствие чего получает возможность действия и руль;

в) плав „щукой“, когда, имея руль „на коне“, т. е. в прямом положении, лоцман управляет одними вожжами, слегка лавируя судном, напр., когда приходится проходить между другими судами;

г) плав „резом“, когда судну надо „резаться“, т. е. итти боком в сторону, поперек реки, почти не подвигаясь вперед,—тогда с противоположной стороны пускают якорь и судно, слегка двигаясь вперед, начинает отходить в сторону почти как паром по канату;

д) плав „на рыску“, т. е. на рысковом якоре, который пускается также сбоку судна, но не с целью отвести последнее, а напротив—с целью удержать его от опасности быть затянутым в „суводь“¹⁾, „тиховодье“, „пронос“²⁾ или попасть на „печину“,³⁾ „камень“ или в „яр“⁴⁾.

Больше всего белян сплавлялось с р. Ветлуги.

Выйдя в плавание вскоре после вскрытия реки, беляны подходили к г. Козмодемьянску, в течение примерно месяца, группами по 5—10 штук, и здесь останавливались, приготавливаясь к ходу по Волге. В Козмодемьянске происходила обычно смена судовых рабочих, так как ветлужане не знали Волги и условий плавания по ней. В небольшой уездный городок, каким является Козмодемьянск, собиралось к этому времени довольно много народа, преимущественно из Симбирской и Нижегородской губерний. Это были бурлаки, специально промышлявшие низовым сплавом белян, до Царицына и др. пунктов. Козмодемьянск был своего рода биржей по их найму.

От Ветлуги до Царицына беляны шли обыкновенно месяц, прибывая на место в начале июня (не позже 10-го числа). Кроме Царицына, более крупным местом назначения белян были: Камышин, Дубовка и Астрахань. Приблизительное распределение судов между названными пунктами было таково: к Камышину шло до 16%, к Дубовке до 24%, к Царицыну и Астрахани около 30%. Небольшая часть белян оставалась на некоторых промежуточных пристанях, напр., в немецких колониях и других.

У Царицына,—главного лесного рынка Поволжья,—ежегодно в начале июня скоплялся целый караван белян, представлявший очень красивую и оригинальную картину. На разгрузке их работали тысячи народа, далеко оглашая окрестность своими бесконечными и однообразными песнями-запевками, под которые происходила вся работа.

На каждый случай, на каждый отдельный рабочий прием имелись особые, самые простые слова, без конца повторявшиеся на один и тот же однообразный мотив. Нельзя даже сказать, что это были песни,—вернее, просто певучие восклицания для подбадривания друг друга. Вот, напр., рабочие поднимают на беляне

1) Место с обратным течением.

2) Вновь образующееся русло, затруднительное для прохода судна вследствие уаости.

3) Выдающееся в фарватер твердое почвенное образование.

4) Глубокое место под обрывистым берегом.

огромное, тяжелое бревно, чтобы скатить его по проложенным „слизкам“ на берег.— „Еще вы-ы-ше, еще вы-ы-ше!“ протяжно начинает один из рабочих; „еще вы-ы-ше!“ вторит ему другой; „еще выше!“ подхватывают все остальные и дружными усилиями поднимают бревно на катки, по которым оно и слетает на берег.

Д) Сплав плотов. Многообщего со сплавом белян представляет сплав лесоматериалов в плотях, хотя и являющийся менее ответственным и трудным.

Как известно, помимо сплава в судах (преимущественно белянах), существуют два главных способа сплава лесоматериалов: россыпью и в плотях. Первый способ, самый примитивный, практикуется только на малых, „сплавных“ реках и состоит в том, что в реку, когда она войдет в берега, велят сплавляемые бревна, шпалы, дрова и др. материалы (каждый сортимент отдельно), а в нужном месте, где лес должен быть остановлен (для выгрузки или сплотки в плоты), устраивают так называемую запань, т. е. загородку поперек реки, составленную из ряда связанных между собой концами бревен.

Сплав в плотях представляет более сложную операцию. Из всех лесоматериалов в плоты связываются только бревна, причем эта связка делается либо в один ряд, либо в два, три и больше, в виду чего и различаются плоты однорядные (однорядки) или многорядные, иначе грузовые. Многорядные плоты из сравнительно небольшого и преимущественно дровяного леса в долготье называются *кошмами*. Размеры кошм бывают разные, но обыкновенно из средней кошмы выходит до 3 саж. дров. Две кошмы составляют *косяк*,

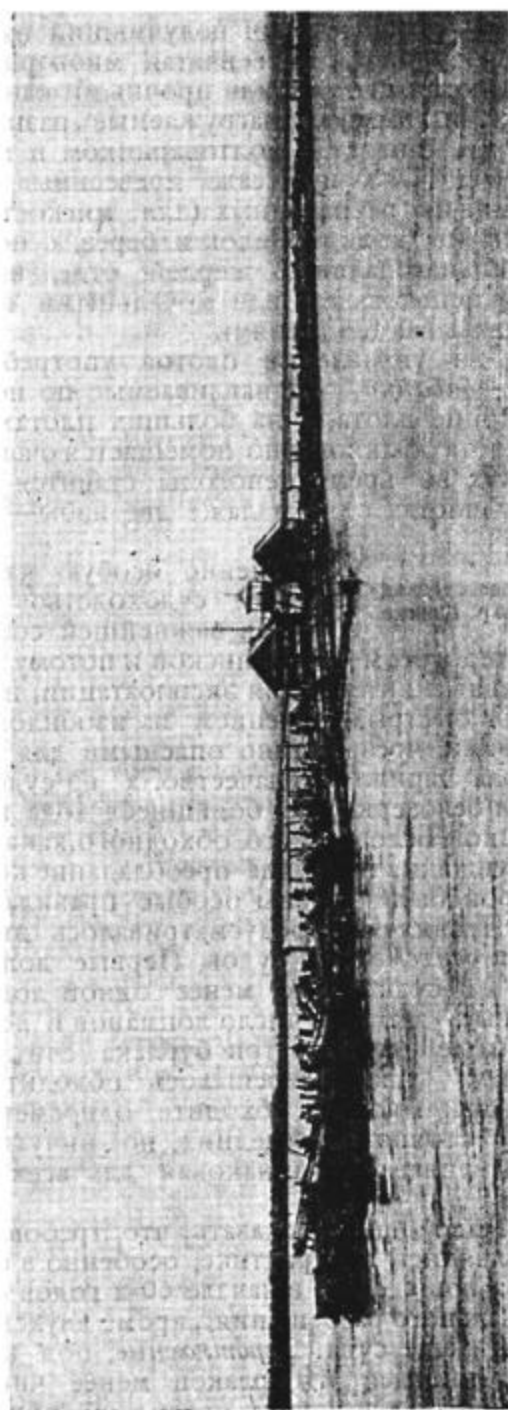


Рис. 95. Грузовой плот.

а несколько кошом, размерами до 5.000 бревен, назывались прежде *кошелем*. Позднее этим именем стали называть род ограждения из крепко связанных цепями или пеньковыми канатами бревен, сомкнутого концами и образующего нечто вроде мешка, охватывающего своими звеньями разные мелкие сортименты леса, не давая им расплываться. Наиболее сложным сооружением является грузовой плот, в более позднее время получивший на Волге название *соймы*. Основой его является бревенчатая многорядная „матка“, к которой прикрепляются цепями или прочными канатами так называемые *обруба*—клетки из бревен, загружаемые разными мелкими материалами—дровами, шпалами, подтоварником и пр. Большие соймы содержат в себе до 1.000 куб. саж. древесины. Крепятся плоты чаще всего вицами, из распаренных (для мягкости) и скрученных в толстые канаты ив, молодых елок и берез, с помощью продольных, поперечных и диагональных жердей; отдельные части связываются между собой пеньковыми или мочальными канатами, в грузовых же плотях увязываются цепями.

Для управления плотов употребляются большие и тяжелые весла—*бабайки*, устанавливаемые по несколько штук на том и другом конце плота, а на больших плотях и с боков. В одном из концов плота обыкновенно помещается очаг для варки пищи; для отдыха рабочих во время непогоды ставится небольшой шалаш, а на грузовых плотях одна и даже две избы—казенки (см. рис. 95).

Совершенно особую картину представляло из себя **Взводное судоходство по р. Шексне.** взводное судоходство по реке Шексне, вошедшей в состав важнейшей соединительной системы Волги с Петербургом—Мариинской и потому представлявшей особенно значительный интерес для эксплуатации, но в то же время отличавшейся очень быстрым течением и изобиловавшей порогами и крутыми коленами, чрезвычайно опасными для судоходного движения. Здесь сначала царило бурлачество, а из судов плавали преимущественно лодки-белозерки, не боявшиеся хода по Белоозеру, когда же, с постройкой Белозерского обходного канала, по р. Шексне пошли крупные унжаки, получила преобладание конная тяга, для регулирования которой были изданы особые правила.

Правилами предусматривалось движение по Шексне *односменных и двухсменных* судов. Первые должны были иметь одного лоцмана на судно и не менее одной лошади на тысячу пудов, двухсменные—двойное число лоцманов и лошадей, работавших посменно. При ходе вручную три бурлака считались за одну лошадь. Однородным судам разрешалось обходить друг друга, но двухсменные суда могли обходить односменные только на плесе и во время стоянки последних, но ничуть не в порогах. В последних устанавливалась одинаковая для всех очередь по времени подхода судов.

Надо однако сказать, что требования правил далеко не всегда выполнялись на практике, особенно в отношении нормального количества лошадей, а в начале 60-х годов судовладельцы добились даже формального разрешения, „кроме двухсменных и односменных судов“ пускать еще суда, „*протяжные*, под которые может подчаливаться число лошадей и бурлаков менее числа, определенного законом“. Изменен был и пункт правил об обходе судов в смысле запрещения такового однородным судам, чем, конечно, сильно замедлялось все судовое движение.

Общие условия судоходства были следующие.

Обыкновенно поставщик „рядил“ в Рыбинске одного лоцмана, и последний уже от себя ставил лошадей и коноводов (погонщиков), которых бывало по одному на 3 или 4 лошади. Ряда делалась „с пары“ лошадей, при чем коноводам особой платы не полагалось, а сам лоцман шел за особую „пару“. Рядная цена очень колебалась в зависимости от многих причин: спроса и предложения, стоимости корма, состояния пути и разных случайностей вроде затопления бичевника, появления сибирской язвы на лошадях и пр. Так, напр., в 1866 г. колебания цен „на пару“ были таковы:

	Для односменн. судов.			Для двухсменн. судов.			
	Миним.	Маким.	Сложн.	Миним.	Маким.	Сложн.	
В мае мес.....	43 р.	52 р.	47 р.	50 к.	30 р.	38 р.	33 р. 75 к.
„ июне.....	46 „	54 „	51 „	— „	35 „	42 „	38 „ 50 „
„ июле.....	29 „	52 „	36 „	25 „	21 „	40 „	27 „ 25 „
„ августе.....	21 „	30 „	25 „	50 „	19 „	21 „	19 „ 50 „

Кроме того, лоцманам давались обычно „харчевые“ в размере— на всю путину до Белозерска на односменных судах от 3 до 5 руб., на двухсменных (на двух человек) от 5 до 7 руб.

В годы „неблагополучные“ рядные цены вздувались до огромных размеров. Так, напр., в 1867 г., когда бичевники были залиты водой и разорены и вдобавок появилась язва, июньские цены поднялись до таких цифр:

Для односменн. судов.			Для двухсменн. судов.		
Миним.	Маким.	Сложн.	Миним.	Маким.	Сложн.
54 р.	75 р.	65 р.	38 р.	55 р.	47 р.

Условия ряды обыкновенно оформлялись письменным документом, называвшимся на местном жаргоне „видок“. Между прочим, в числе условий обязательно отмечался способ прохода порогов, где необходимо было брать добавочных лошадей, называемых „подмогой“, а в более опасных местах и особых местных лоцманов, называвшихся „присяжными лоцманами“. Способов прохода порогов практиковалось два: а) с проводкой каждого судна особой „подмогой“, что обозначалось в „видке“: „пороги на проход“; б) с проводкой всех судов одного поставщика или каравана одной „подмогой“, поочередно, что называлось проводить „ссадою“ или „заходкою“. Чаще употреблялся, в целях большей скорости движения, первый способ.

Нормальная стоимость „подмоги“ (обычно принимавшаяся лоцманом на свой счет) для одного большемерного унжака, грузоподъемностью до 15.000 пуд., выражалась в таких цифрах:

	Для односменн. судов.	Для двухсменн. судов.
Добавочные лошади	43 р.	10 р.
Косяки	2 „	2 „
Снасти	8 „	8 „
Наем присяжных лоцманов.....	2 „	2 „
Итого..	55 р.	22 р.

Общая же нормальная стоимость проводки унжака от Рыбинска до Белозерска была такова:

	Одной сменой.			Двумя сменами.		
	Min.	Max.	Сложн.	Min.	Max.	Сложн.
Выводка судна конной машиной из пределов рыбинских пристаней.	5 р.	25 р.	10 р.	5 р.	25 р.	10 р.
Лоцмана с харчевыми ..	25 „	58 „	44 „	44 „	90 „	66 „
Коренн. лошади к коноводами.....	158 „	405 „	300 „	285 „	630 „	450 „
Подмога в порогах.	—	—	55 „	—	—	22 „
Итого...	188 р.	488 р.	409 р.	334 р.	745 р.	548 р.

В ненормальные годы стоимость значительно увеличивалась, доходя иногда почти до двойного размера.

За время навигации в Рыбинске скопьялась целая армия лоцманов и коноводов¹⁾ из местных крестьян, искавших работы и, конечно, создававших страшную конкуренцию, которой и пользовались особые посредники по найму перевозочных сил и средств, снабжавшие коноводов в долг фуражем и разными материалами и называвшиеся *овсянниками*. Их была небольшая группа—человек 10—15, но тем крепче они держали в своих руках не только всю массу коноводов, которую закабалили вздутыми ценами на фураж, но и все шексинское судоходство, являясь фактическими распределителями грузов.

Бедняки—ководы, сразу же задолжав овсяннику почти всю свою будущую выручку, естественно старались сделать свое дело возможно дешевле, для чего не редко тотчас же по выходе из Рыбинска, стаявшись с сопровождавшими суда приказчиками, отпускали часть лошадей домой, продолжая работу самым минимальным их количеством. Между тем работа тяги, при быстроте течения Шексны и плохом устройстве бичевника, была очень тяжелая, тем более, что на всем пути от Рыбинска до Белозерска совершенно не было сменных станций, и лошади, взятые в Рыбинске, проходили все протяжение реки. Результаты такого положения дела были, конечно, плачевные: лошади часто заболели в пути и падали, а самое движение судов было чрезвычайно медленно. Обычно, при нормальных условиях, весь путь проходил односменными судами от 17 до 28 суток, двухсменными от 12 до 17 суток, при чем первыми делалось около 17 верст и вторыми до 30 верст в сутки. Ненормальный год затягивал работу вдвое и дольше, особенно, когда, при появлении какой-либо эпизоотии, начинался повальный падеж лошадей. Тогда берега Шексны представляли из себя нечто ужасное: они сплошь покрывались трупами животных, которые гнили прямо на открытом воздухе, наполняя его миазмами и целыми тучами ядовитых мух, еще больше разносивших заразу.

Лоцмана при таких условиях зачастую бросали суда и с остатками лошадей бежали с реки домой. Судоходство совершенно оста-

¹⁾ Число первых доходило до 3.000, а вторых до 7.000 человек при 20.000 лошадей.

навливалось на неопределенное время. Так, в 1867 г. было брошено на произвол судьбы следующее количество судов:

Между Рыбинском и Череповцем	200
„ Череповцем и Ниловцами	100
и в Ниловцах у порогов	700

Итого 1.000 судов.

Совершенно естественным было то, что при всех изложенных условиях шекснинские судорабочие пользовались всяким удобным случаем, чтобы залить свое горе в кабаке, и эти учреждения были понаставлены здесь, примерно, чрез каждые 5 верст, а в порогах и еще чаще. Как мы видели выше, бурлаки даже увековечили их в своих песнях.

С другой стороны, местные прибрежные жители, естественно, относились к коноводам очень недружелюбно, и бывали случаи, что при обращении последних за какой-либо помощью их встречали колющими и прогоняли от сел.

В заключение о шекснинском судоходстве нельзя не отметить особо его крайних затруднений в порогах. Здесь нередко приходилось увеличивать силы тяги до четырехкратных размеров против нормы, и все же пропуск судов за сутки, при 18-часовом рабочем дне, не превосходил 40 единиц, а следовательно за всю навигацию (считая таковую, при неравномерном подходе судов, не больше 3-х месяцев или 90 дней) не мог превысить $3\frac{1}{2}$ тыс. судов, в то время как отвал их из Рыбинска на Мариинский путь доходил иногда до 100 единиц в сутки. Вполне понятно, что при таких условиях у порогов всегда бывало огромное скопление судов и лошадей, способствовавшее развиту эпизодий и вызывавшее совершенно бесполезные простои судов не только днями и неделями, но и целыми месяцами.

Вообще, судоходство по Шексне являлось промыслом чрезвычайно тяжелым и нерациональным. Оно совершенно не удовлетворяло потребности грузооборота, разрушительно действовало на хозяйство местных прибрежных жителей и, в конце концов, ничего не давало и непосредственным работникам, весь заработок которых если не уходил на пополнение убыли лошадей, то оставался в кабаках и в карманах овсянников.

Взводное судоходство по верхней Волге. Много сходного с шекснинским представляло собой взводное судоходство и по верхней Волге, имевшее однако некоторые свои особенности. Оно производилось также конной тягой—на барках, полубарках и лодках. Обычно весной, по большой воде, под барку ставилось по 10 лошадей, под полубарок по 7; в меженнюю воду—под барку по 9 лошадей, под полубарок и лодку от 5 до 6. Людей было: на барке по 3 коновода, 1 лоцман и 2 водолива или „коренных работника“; на полубарке и лодке 2 коновода, лоцман и 1 водолив. Плата бывала: „лоцману с конми и коноводами от 70 до 230 р. с барки“, за отдельную пару лошадей с коноводом от 20 до 35 р., коренным работникам до 40 р. за всю пучину¹⁾. Кроме того, в большую полу воду,

¹⁾ Ответы нижегородского и горбатовского купечества на запрос „главного водяных коммуникаций директора“ Сиверса о судоходстве по р. р. Волге и Оке и по водной системе до Петербурга (Дела нижегородского городского-мигистрата).

когда, с разливом р. Мологи, затопляются не только берега, но и окольные леса, на первые верст 50 от Рыбинска (до села Коприна) нанимались бурлаки, на местном наречии носившие название тягольщиков, которые и проводили судно завозом якоря или на шестах. Для груженой барки было нужно не менее 17 тягольщиков. Плата за подъем барки от Рыбинска до Коприна в начале XIX века расценивалась от 150 до 295 руб.¹⁾

Таковы были главнейшие условия перевозки грузов по речным путям волжского бассейна в Петровский и после-Петровский период до развития на Волге пароходства. Пассажирского движения в то время здесь не существовало совсем, потому что ездить на судах, при чрезвычайной медленности их движения, не было смысла. Не считая перевозов через реки и местного лодочного движения на коротких расстояниях, пассажиры бывали лишь случайные или же такие, которых заставляла „бежать“ на судно крайняя нужда, как, напр., возвращавшихся домой судорбочих и пр. Чаще всего такие переезды совершались на мелких судах лодочного и полулодочного типа, вроде соминок, почему и называвшихся, как было отмечено выше, *пробегами* или *народными лодками*. В низовьях Волги пассажиры ездили и на более крупных судах—досчаниках, асламках и пр.

Чтобы дать некоторое представление об условиях пассажирского передвижения по Волге в конце XVIII столетия, мы приведем небольшое извлечение из дневника протоиерея Скопина, ездившего на большой лодке (досчанике) из Астрахани в Саратов и обратно в 1797 году.

Скопин выехал 10-го июня вместе с целой партией таких же, как и он, случайных пассажиров, в большинстве из простого народа. Из Астрахани вышли на веслах и только на другой день проехали Дурновскую и Лебяжинскую станицы, отстоящие от Астрахани—первая в 25 в., вторая в 46½ в. Близь Лебяжья долго простояли за ветром и прошли его уже вечером. 12-го, т. е. на третий день, миновали Замьян (76 в. от Астрахани), при чем поднявшаяся буря едва не опрокинула лодку, и путники с трудом могли укрыться в ерик. Когда буря прошла, подняли парус и с попутным ветром доплыли до Енотаевска (184 в.), пройдя который, остановились ночью в нескольких верстах выше, „на быстрой воде“ в яру. Ночью путешественники натерпелись страху от разбойников: „Здесь стояв,—пишет Скопин,—вдруг услышали пальбу и (увидели) вниз спускающиеся две (разбойничьи) лодки“. Однако разбойники проехали, не тронув путников или, может быть, не заметив их.

На рассвете 13-го числа „побежали к Копановской станице“ (226 в.), при чем часть пути шли бичевой, и едва только вечером этого дня прошли Ветлянку (258 в.). 14-го утром были у Никольского (285 в.); 15-го выехали из Черного Яра (330½ в.) и бежали парусом „полторы перемены“. Но вскоре ветер изменил направление и подул навстречу, кроме того полил дождь. Путникам пришлось встать на якорь в открытой реке и провести здесь всю ночь, не смотря на то, что ветер разбушевался, а дождь не переставал и промочил всех до нитки. „Страху претерпели много,—замечает по этому случаю автор записок,—ибо были в яристых местах“.

¹⁾ „Описание гор. Рыбинска, составленное попечением Рыбинского Градского Главы, почетн. гражданина Федора Тюменева, и изданное, на его иждивении, при Статистическом Отделении Совета Министерства Внутр. Дел“ (СПб. 1837 г.).

16-го числа, идя бичевой, пробежали с. Каменное (392½ в.); 17-го прошли Сарпу (450½ в.) и только 18-го, т. е. на восьмой день по выезде из Астрахани, прибыли в Царицын (480 в.). 19-го были в Дубовке (533 в.), 20-го проехали Балыклей (593 в.) и Антиповку (632 в.), в ночь на 21-е становились в Камышине (664 в.) и, наконец, 24-го прибыли в Саратов (881 в.).

Таким образом, весь путь, который теперь совершают на пароходах в 3 дня, потребовал на сравнительно легком гребном судне 14 дней, со всеми при этом неудобствами пребывания под открытым небом и многочисленными опасностями и от стихий, и от недобрых людей.

Обратный путь из Саратова в Астрахань, несмотря на то, что он был вниз по течению, взял столько же времени, как и передний: выйдя из Саратова 19-го августа в 8 ч. утра, путники 21-го числа прибыли в Царицын; 22-го пришли в Сарпу; в Черном Яру, благодаря поднявшемуся противному ветру, были только 25-го числа и, наконец, 1-го сентября прибыли в Астрахань.

Нельзя не отметить, что это было еще сравнительно благополучное плавание, — при более продолжительной непогоде оно бывало несравненно и дольше, и опаснее. Так, даже в 1846 году саратовский губернатор Фаддеев, выехав вниз по Волге из Сарепты до Астрахани на асламке, так надолго был задержан в пути постоянным встречным ветром и непогодой и так был измучен неудобствами и тягостями путешествия, что за 47 верст до Астрахани, у с. Петропавловского, встал с судна и поехал на почтовых лошадях, восхваляя судьбу, — как он пишет в своих записках, — за избавление от асламки.

Некоторые крупные сановные лица плавали и с значительно большими удобствами, особенно при поездках вниз по течению. Так, де-Бруин во время своего путешествия по Волге (в том же 1797 году, когда плавал и протоиерей Скопин) встретил целую флотилию, сопровождавшую назначенного губернатором в Астрахань П. М. Апраксина и состоявшую из 30 разных судов, из коих 7 были большие, а остальные меньше. Губернаторская барка была обита красным сукном, украшена флагами и имела две белые палатки — на корме и „на марсе“; некоторые другие барки были обиты синим сукном, а некоторые украшены орлами.

Для очень редкого проезда по рекам различных высоких путешественников чаще всего строились специальные суда, плававшие на веслах. Так, Петр I, как мы видели, совершил свое путешествие по Волге на особом „московоречном струге“, Екатерина II — на специально построенной галере „Тверь“, Александр I — на казенном гардкоуте.

Препятствия и затруднения судоходства. Чтобы закончить общий обзор условий судоходства и сплава на Волге в рассматриваемый период, нельзя не остановиться на некоторых специфических опасностях и затруднениях для тогдашнего плавания, представлявших собой результат социальных условий эпохи.

а) **Разбой.** На первом месте из этих опасностей необходимо поставить уже упоминавшуюся нами выше исконную болезнь нашей, собиравшейся из самых разнообразных частей и элементов, Руси — опасность от разбоев.

Еще Петр I обратил внимание на то, что разбой не мало поддерживался на Волге индифферентным (если даже иногда не сочувственным) отношением к ним со стороны бурлаков, бывавших

иногда даже в прямых сношениях с разбойниками. Он издал по этому поводу несколько специальных указов, из коих в последнем, от 18 июля 1722 года, говорилось специально о Волге и волжских „работниках на торговых судах“. Указ, довольно ярко характеризующий условия плавания на отделенной от центра государства Волге и более близкой к нему р. Оке, стоит того, чтобы привести его в значительном извлечении.

„Понеже Его Императорскому Величеству известно учинилось,—говорилось здесь,—что торговых и всяких чинов людей на судах, которые ходят по Оке реке, работные люди и бурлаки в наемных своих письмах пишут, что как хозяев, так и судов и на оных товаров от воровских людей и от разбойников им охранять и оборонять, по которым что и чинится; а которые такие же суда ходят по Волге, на оных те работные люди и бурлаки в наемных своих письмах того, чтоб как хозяев, так и суда и на оных товары хранить и от воров и разбойников оборонять, не пишут; от чего по оной реке чинятся великие разбои, в которых и хозяев до смерти побивают, и товары разграбляют, а обретающиеся работники и бурлаки при этом не обороняют; из чего признается, что из тех же работных людей некоторые тех воров и подводят. Того ради Его Императорское Величество указал по Именному указу, подписанному собственною Его Величества рукою, как на Волге, так и на прочих реках, по которым торговых и всяких чинов людей суда с товарами и с прочими поклажами ходят, наемным работникам и бурлакам, на тех судах обретающимся, хозяев и тех судов и товаров охранять и во время нападения от воровских людей оборонять по всякой возможности и не токмо до смертного убийства, но и до грабежа не допускать; и о том в наемных письмах, которые по указам иметь на таких работных людей велено, писать именно“...¹⁾.

Независимо от этого Петром был предпринят ряд строгих мер к искоренению разбоев: разосланы были по всем городам особые сыщики, поставлены „старосты“ для розыска, суда и наказания разбойников. Однако ни царский указ, ни меры строгости, конечно, не поправили дела, складывавшегося веками и имевшего глубокие социальные основания. Напротив, поскольку эти основания не изменялись с течением времени, разбои не только не прекращались, но, наоборот, стали увеличиваться.

Уже Елизавета Петровна в именном указе сенату от 28 августа 1744 г. писала по поводу разбойных нападений на посольство в Китай во главе с Лобратовским: „Известно нам учинилось, что в Низовых городах, по Оке до Казани (sic!), во многих местах не малые компании разбойников умножились,—ходят человек по 50 и больше и не токмо пловущие по той реке суда, но и деревни разбивают, людей мучительно жгут и побивают, а поисков над такими злодеями ни откуда не имеется, а Губернаторы и Воеводы того не смотрят и никаких ко искоренению того способов, по должности своей, не употребляют, что самым действием отправленного из Москвы в Сибирь Китайского каравана Директора Ассесора Добратовского засвидетельствовано, на которого до Казани многие в разных местах нападения от тех людей чинены и едва чрез оружие и пушки с судном своим спастись мог, и один из тех воровских компаний атаман

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. VI, № 4056.

в Белоборье им пойман... судов же по Оке разбитых и пограбленных более 50 с ним повстречалось, на которых людей имелось человек по 60, и многое число наезжал раненых; к тому ж безызвестно, что и в других местах, а особливо уже около Вышнего Волочка, такие злодеи являются¹⁾.

Указ предписывал организовать для искоренения разбоев особые отряды из конных и пеших войск в помощь имевшимся уже для этой цели „нарочным сыщикам“. Но и эта мера оказалась не действительной, и 23 мая 1751 г. был издан новый указ с подтверждением Петровского повеления 1722 г. относительно, в частности, соляных судов. Здесь вновь говорилось, что „на следующих Волгой рекой до разных городов судах (с солью) от воров и разбойников чинятся многие грабительства и смертные убийства, а работные люди, коим бы по множеству их против нападающих воров и разбойников бесспорно обороняться можно, кои никакого охранения тем судам и хозяевам не чинят, а другие тем злодеям и помощь придают,²⁾.

11 июня 1756 г. последовал новый указ „о искоренении воровских и разбойнических партий по рекам Оке и Волге и о чинении вспоможения определенным для сыску оных разбойников военным командам“, из коего усматривается „о появившихся в реке Оке, выше Нижнего, в двулодках разбойниках до 80 человек и о чинимых ими немалых разбоях“, при чем воинская команда, по сообщению ее начальника, держала с ними форменный „бой“, потеряв из своего состава 27 человек убитыми и потопленными и 5 чел. ранеными, в то время как из разбойников убиты всего „эсаул и еще до 5 человек“. „А живых получить не мог,—заканчивал начальник воинской команды свое сообщение,—ибо при них находились пушки и (они) весьма вооружены“. Другая шайка оперировала „ниже города Чебоксар на Волге (также) в двулодках в 50 человеках, и при них ружья да 6 пушек“. Кроме того, по показанию захваченного участника этой шайки, отряд ее в 34 человека на двух лодках был на Оке, „и согласие имели с ними соединиться на Нижнем Услоне и и ехать до Астрахани, и дорогою чинить разбой“. ³⁾

Павел I признал необходимым установить на Волге для борьбы с разбойниками особые военные патрули на специально сделанных для того легких военных судах, названных *гард-коутами*⁴⁾, издав по этому поводу особый именной указ на имя адмиралтейской коллегии (от 20 июня 1797 г.): „Для прекращения разъездов по реке Волге разбойнических партий повелеваем в Казани построить девять легких гребных военных судов, на которых была бы одна пушка и несколько фалконетов, снабдя их артиллерией, равно морскими командами, сколько на них будет потребно, которые там и будут навсегда оставаться; три из оных будут занимать дистанцию от Царицына до Астрахани, три от Казани до Царицына и три от Казани вверх по Волге, кои и будут называться гард-коуты реки Волги и стараться истреблять немедленно, буде бы где открылись каковые разбойнические лодки. Почему и приступить немедленно по сему к исполнению“ ⁵⁾.

1) П. С. З. Р. И., собр. I, т. XII, № 9020.

2) Там же, т. XIII, № 9851.

3) Там же, т. XIV, № 10571.

4) Испорч. от франц. *gard-côte*—береговая стража.

5) П. С. З. Р. И., т. XXIV, № 18008.

Но и эта мера не дала желательных результатов, даже скорее наоборот—едва ли не способствовала развитию грабежей. „Гардкоутные роты“ комплектовались в большинстве из людей негодных для строевой службы, нравственно опустившихся, от которых рады были отделаться военное начальство. Будучи пушены, по местному выражению, „на подножный корм“, без контроля и присмотра, роты безпросыпно пьянствовали и безобразничали не хуже самих разбойников, которых должны были искоренять. В большинстве случаев они уживались с ними прекрасно, и в конце концов разбой и „воровство“ на Волге не только не уменьшались, но все развивались и росли. Спустя 25 лет после введения патрулей, в утвержденном Александром I-м мнении комитета министров от 17 февраля 1823 г. мы читаем:

„По нижней части Волги, начиная от г. Костромы до Астрахани, особливо в губерниях Нижегородской и Казанской, с давнего времени происходят разбой над проплывающими там судами, производимые обыкновенно от небольшого числа сильно вооруженных людей и не более как от 5 или 6 человек. Разбойники подъезжают ночью или в утреннее или вечернее время на лодках к останавливающимся на ночлег судам и, нападая врасплох на безоружных часто спящих людей, грабят имущество, бьют их, а не редко производят и смертоубийства. Судовые рабочие люди, которых бывает иногда до 50 и более человек на одном судне, утраченные угрозами или побоями, не редко же одним словом разбойников, остаются безмолвными свидетелями грабительства их и тех побоев, которые производят они над сохраняющими хозяйское имущество. После того разбойники тотчас уплывают к берегам и островам или в устья речек и скрываются в лесах“.

Комитет министров, по заслушании представлений по данному случаю главного директора п. с. и управляющего министерством внутренних дел, принял, можно сказать, героические меры для борьбы с разбоями. Он решил: а) опубликовать по всем прибрежным селениям особо отпечатанные выдержки соответственных статей об охране судов и грузов из Устава водохозяйства, б) предоставить всем судам оружие, „какое кто пожелает“, в) взять на учет все лодки прибрежного населения, выкрасив их в разные цвета по губерниям и отметив особыми знаками по уездам, волостям и селениям, и поверять эти поселенные списки лодок каждую весну, г) усилить число гардкоутов до 18 штук и установить регулярное наблюдение за их деятельностью, д) назначить команде гардкоутов денежные награды „за каждую (пойманную) разбойническую лодку“ со счета тех селений, откуда происходят разбойники, или же, в случае невозможности это установить, из обще-земских сборов ¹⁾).

Само собой разумеется, что из таких мероприятий, как учет всех лодок прибрежного населения и окраска их разными цветами не только по губерниям и уездам, но даже по волостям и селениям, ничего не вышло, и правительство вновь обратилось к старой мере: по указу 21 октября 1829 г. для прекращения разбоев был составлен из двух рот 8-го Балтийского ластового экипажа второй полубатальон военно-рабочего № 9 (позднее № 7) батальона, через несколько лет переименованный, применительно к прежним „гардкотным ротам“, в „гардкоутный экипаж главного управления путей сообще-

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XXXVIII, № 29317.

ния". Он состоял из 300 с небольшим человек, обслуживавших 28 вооруженных шлюпок—„гардкоутов“, разделенных на 3 небольшие эскадры, из коих одна крейсировала по Волге от Костромы до Казани и по Оке и Суре, вторая от Казани до Хвалынска и по р.р. Каме и Вятке и третья от Хвалынска до Астрахани. Штаб экипажа находился в Казани.

До какой огромной массы доходило в рассматриваемый нами период количество речного бродячего люда, занимавшегося разбоями, можно видеть из красноречивого свидетельства указа о второй крестьянской ревизии 1748 г., что в то время было официально зарегистрировано 200.000 человек только таких бродяг, которые заявили себя не помнящими родства.

Справедливость заставляет сказать, что разбойники, как и встарь, редко обижали судорбочих и даже с самими хозяевами не всегда расправлялись жестоко, не шадя лишь таких из них, которые сами не знали пощады рабочим и бедным людям и о которых говорилось в одной из разбойничьих песен:

У него казна не трудовая,
У него казна праховая,
У него казна слезовая,
У него ли с кроволитья нажитая.

С другой стороны, сама по себе разбойничья жизнь и обстановка, полная постоянных опасностей и превратностей,—особенно с усилением мер строгости со стороны правительства, когда вся Волга от Твери до Астрахани, Ока от Калуги до Нижнего-Новгорода и некоторые другие реки были покрыты войсковыми частями с специальной целью преследования разбойников и борьбы с разбоями и когда вольный бродячий люд очутился на положении травимого зверя,—естественно, озлобляла людей и нередко совершенно заглушала в них голос совести и жалости. При таких условиях жестокость разбойничьего атамана не редко считалась выражением энергии и молодечества, возбуждая в среде товарищей чувство почтения, в особенности когда она давала благоприятные для шайки результаты в смысле увеличения добычи. Так бывало напр., при заперательстве выдать деньги или другое имущество.

Самым употребительным способом добиться в таком случае сознания владельца было поджаривание его на огне,—об этом говорят как исторические документы, так и народные песни. Так, из первых свидетельств усматривается, что в конце XVIII века купцы, отправляясь на Нижегородскую ярмарку, вооружали свои суда пушками, однако это не останавливало разбойных нападений, захватывавших караваны в большинстве случаев врасплох после тщательной и иногда довольно продолжительной слежки. „А если оплошают хозяева обороною,—говорится в одном историческом документе,—то взошедши разбойники на судно—первое слово их всегда было: сарынь на кичку! и ни один из рабочих не смей пошевелиться, ложись лицом в пол; а тут хозяина в пытку и жгут на венике, приговаривая: «давай деньги!... где спрятал»? И буде не отдаст все, что имеет,—убьют и, тем удовольствуясь, уезжают, и суда на них нигде нет“¹⁾.

¹⁾ „Пермский Сборник“, II. XXX.

Разбойничьи песни неоднократно описывают пытку огнем, при чем нередко нарочно подчеркивают грубую жестокость этого приема, как будто бы смакуя его подробности:

А проговорил Усище ¹⁾—большой атаман:
„Ах, братцы Усы, за свои промыслы!
Ох, нутко, Афанас, доведи его до нас,
Ах, нутко, Агафон, да вали его в огонь!
А берите топоры с подбородышами,
Ах, колите заслон, да щепайте лучину,
Добывайте огонь среди избы.
Валите крестьянина брюхом на огонь,
А старуху валите ж... на огонь!“
Не мог крестьянин огня стерпеть...
Побежал крестьянин в большой амбар,
Вынимал из-под камня кубышечку,
Приносил крестьянин да бряк на стол:
„Вот вам, Усы, по пятидесять рублей,
А большому-то Усищу полтраста рублей“ ²⁾.

Одна из песен известного Ваньки Каина упоминает о приеме сушить на огне запирающихся хозяев в специально судоходной обстановке, при чем рассказывает в заключение, что тех из них, кто кричал или много говорил, отправляли „рыбу ловить“, т. е. топили в реке.

Шайки разбойников в большинстве случаев действовали разобщенно одна от другой, редко соединяясь для совместной „работы“. Успех последней и, вообще, положение разбойничьих шайек были неодинаковы и по большей части определялись чисто случайными причинами. Под вечной угрозой преследования они жили по пословице: „день да ночь—сутки прочь“ и, в зависимости от удачи, то шеголяя в атласе и бархате:

На них шапочки собольи, верхи бархатны
На камке у них кафтаны однорядчны,
Канаватные ³⁾ бешметы в одну нитку строчены,
Галуном рубашки шелковы обложены,
Сапоги на них на молодцах сафьяновые,
На них штаники суконны по старинну скроены....

то, наоборот, едва прикрываясь „гуней кабацкой“, с „одной корочкой-засушенкой“ в кармане и с „печалью-горем“ в душе по далекой родной стороне, куда, при „худой славе“ о занятии разбойным промыслом, на веки уж заказана дорога:

Сушит—крушит меня молодца печаль-горе,
Печаль-горе меня, молодца, худая слава:
От худой-то я славы, добрый молодец, погибаю
Я на чуженькой на дальней на сторонке...

Но еще больше, чем тоска по родине, „сушит“ добра молодца его жизнь на положении затравленного зверя, с постоянной боя-

¹⁾ Прозвище популярного разбойничьего атамана XVII в. в Воронежской губернии.

²⁾ Древн. русск. стихотворения, 412—413.

³⁾ Канаватные—теплые, стеганые на вате.

знию неудач и преследований, с безоглядным бегством от регулярной воинской силы, во множестве расставленной по берегам:

Что светил-то, светил месяц во полночи,
Светил в половину;
Что скакал-то, скакал один добрый молодец
Без верной дружины.
Что гнались-то, гнались за тем добрым молодцем
Ветры полевые,
Что свистят-то, свистят в уши разудалому
Про его разбой.
Что горят-ли, горят по всем по дороженькам
Костры сторожевые;
Что следят-ли, следят молодца-разбойничка
Царские разезды:
Что сулят ему, сулят в Москве белокаменной
Каменны палаты,
Что и те ль палаты—два столба точеные
Столбы с перекладом!

б) Притеснения властей и прибрежных жителей. Едва ли меньше, чем от разбоев, приходилось терпеть судопромышленности в описываемое время произвола и взятки от всякого рода „властей“ на местах, не считавшихся не только ни с какими общественными и государственными интересами, но даже ни с какими законами, и всемерно „донимавших“ судоходство, как один из самых прибыльных для себя промыслов. Следом за „властями“ шли и прибрежные жители.

Яркую картину этих притеснений рисует само правительство в именном указе Анны Иоановны от 5-го июля 1734 г. „о мытах и перевозах“:

„Нашему Императорскому Величеству,—говорится здесь о притеснениях на водных путях,—в Сенат разных городов купечество било челом, объявляя, что в провозе товаров их сухим и водным путем... Воеводы и приказные люди и на полковых дворах Офицеры и солдаты, а паче откупщики таможенные и мостовые, чинят великие помешательства и остановки и убытки, и берут с судов их и телег немалое число денег напрасно, и посланных от них за теми товарами бьют безвинно, а именно:... в Тихвине водяным путем, по Оке реке, в Лихвине, в Алексине, в Кашире, в Коломне, в селе Деднове, в Переславле Рязанском, в Касимове, в Елатье, в Муроме, в Нижнем-Новгороде, по Волге в Юрьевце Повольском, в Кинешме, в Костроме, в Угличе, в Никольской слободе, на Кимре, в Торжке, в селе Боровичах, на Бронницком Яму, в Новой Ладоге, в Шлиссельбурге, те отпускаемые их товары к Санкт-Петербургскому порту, как сухим, так и водяным путем, везде останавливают и требуют у посланных от них приказчиков и работников и извозчиков выписей, и с тех выписей берут по гривне и более с выписи, и кои не дают, тех держат с теми товарами и турбуют дни по 2 и более, а иных за недачу бьют, и возы и кипы и в барках ярусы разбивают и досматривают, и тем своим приметом товары их мнут и тратят безвинно... На мостах и перевозах берут мостовые и перевозные деньги неуказное число, но в двое и в трое и в четверо, и сверх того многих прикащиков их и извозчиков бьют и увечат и грабят безвинно, от Новогжатской де пристани водяным путем до Твери,

в Зубцове от Воеводы, а в Старице от Штабного двора, и во время вешнего каравана ставят заставы, яко бы для осмотра работных людей и их пашпартов, мимо тех городов плывущим судам, где заставщики повсягодно для своих прихотей велят приваливать к берегу, от которого их привала судам чинится немалая трата, многие барки тем привалом тратят, ибо те места стали быть каменистые и быстрые, и держат их с теми барками у тех пристаней дни по два и более, от чего претерпевают они не малую обиду и платят работным людям простой несносной, а паче того удержания вешняя вода во Тверце и во Мсте реках уходит, и за тем многие товары во время не приходят, для того, что из одной барки за мелководиим разгружают по две и по три, от чего де чинятся им великие разорения; а от Орла де по Оке реке в Дешкине от Мелочной Канцелярии и в Белеве от Канцелярии в селе Сныхове, в Перемышле от Воеводы и от Таможни берут поканатные деньги (т. е. за провод через канаты, по которым двигаются перевозные плоты или паромы *И. Ш.*), и ставится в каждом месте по полтине и по двадцати алтын и более с струга, в селе Высе крестьяне берут поканатные деньги гривны по две и больше с струга, в Лихвине от Воеводы и от Таможни в поканатных деньгах, и ставится по полтине и более с струга, в Калуге от Штабного двора в пашпортах, а в Мелочной Канцелярии в поканатных деньгах, и ставится алтын по двадцати и более с струга, в Алексине от Воеводы и из Таможни в поканатных деньгах ставится гривны по четыре и больше с струга, в Тарусе от Таможни в поканатных же деньгах ставится алтын по 10 с струга, под Серпуховым на перевозе от Штабного двора в пашпортах, а от Мелочной Канцелярии в поканатных деньгах, и ставится по рублю и более с струга, в Кашире от Воеводы и из Таможни в поканатных деньгах, и ставится гривен по осми с струга, в Коломне от Воеводы и Мелочной Канцелярии, и ставится рубли по полтора и более с струга, в Переяславле Резанском от Штабного двора и от Городничего, в Касимове, в Елатме, в Муроме от Воевод и Городничих, и ставится гривен по осми и более с струга, в Нижнем Новгороде от Штабного двора и от Городничего и Мелочной Канцелярии, и ставится с струга рубли по три и больше, в Балахне от двух Штабных дворов, в Юрьевце Повольском от Воеводы, в Костроме от Штабного двора и от Городничего, в Ярославле от Штабного двора и от Городничего, в Угличе от Городничего, в слободе Никольской, приезжают из Кашина верст с 15, от Воеводы, в Твери от Штабного двора, и ставится в каждом городе по полтине, а в иных по рублю и более с струга, в Торжке от Городничего и Мелочной Канцелярии, и ставится алтын по десяти и более.“

При этом, если судно не останавливалось во время для уплаты „поканатных денег,“ перевозный канат быстро подвигался, преграждая ход через реку, а иногда и опрокидывая налетевшее на него судно. Из дальнейшего изложения указа видно, что такие канатные заставы делались в некоторых местах без всяких перевозов, с единственной целью останавливать суда и „грабительски деньги брать.“

„От Вышнего де Волочка вниз по Тверце и по Волге и по другим рекам,—продолжает указ печальную судоходную Одиссею,—береговые дороги, во многих местах некоторых помещиков, Архирейские и монастырские крестьяне и ямщики рощищенную дорогу запахали, и идущие барки во время вешней полои и летом прибылой воды не пропускают и держат с барками дней по 5 и более, а иных бьют и увечат безвинно. В городе Торжке близ самого моста сде-

ланы мельницы, от чего идущим судам между теми мельницами в подъеме чинится не малая остановка, и во время вешнего каравана стоят за теми мельницами дни по 2 и по 3 и подпрягают под одну барку лошадей по 50 и больше, и от того чинится им не малые ж убытки и излишние харчи, Кашинского уезда в селах Кимре и Медведице тутошние крестьяне чрез имеющиеся при тех селах самые малые речки намостили мосты и мимо тех сел с идущих барок и стругов чрез те речки в брод, а не по тем их мостам, берут мостовые деньги с каждой лошади по алтыну, а которые идут по другую сторону Волги реки, за то берут с тех по два алтына, а с барок по гривне, с пеших работных людей, которые на тех барках бывают в работе и по тем их мостам никогда не ходят, а бывают на тех же барках, а когда для барочных нужд и перевоза бечев и переезжают кто в своих малых лодках, которые при тех барках имеются, и с тех работников берут по копейке и более с человека, и кои в том спорят и без указа не дают, тех бьют и сажают в пустые избы в колоды".¹⁾

Указ имел целью оградить судопромышленников и торговцев от всех перечисленных „наглых обид“, „бездельных взятков и приметок“ и „наглых вымыслов“ (с канатными заставами), излагая различные распоряжения по отдельным случаям в 16 особых параграфах и предоставляя в случае нужды обиженным „бить челом“ в Петербурге непосредственно в сенат, в Москве в сенатскую контору, в прочих городах губернаторам и воеводам, а на последних также в сенат. Однако реальных результатов получилось немного, и через 9 лет правительство Елисаветы Петровны вынуждено было в указе от 12 сентября 1743 г. повторить все 16 параграфов указа 1734 г., для иллюстрации же „чинимых им (купецким людям) в городах от Воевод и приказных людей, от Офицеров и солдат, а паче от всех таможенных и мостовых откупщиков обид, взятков и других приметок“ приводило такой пикантный пример, что даже в самом Петербурге „разных городов купцы, которые в С.-Петербург на продажу хлеб судами привозят, били челом, что по реке Неве у Невского монастыря и выше и ниже оною, где баркам их с хлебными припасами стоять определено, того монастыря монахи и служители собирают с них с каждой барки на каждые сутки по одной копейке, якобы за то, что они стоят против того монастыря земли, собою (т. е. самовольно *И. Ш.*) в противность указов, а кто таких денег не платит, тех барки, как от того монастыря, так и ямщики и прочие прочь от берегов отбивают и с работников платье обирают, и тем несносные обиды им чинят“²⁾.

То же творилось повсюду и в провинции, особенно при авариях судов, когда они принуждены бывали разгружаться на берега и сушить подмоченные товары, не смотря на то, что просушка делалась обычно на бичевнике, изъятом из владения прибрежных жителей. В 1748 г. о незаконности поборов в таких случаях с владельцев судов было объявлено особо в указе от 29 апреля, но это объявление, как и указ 34 года, опять таки мало помогло делу³⁾.

Через 16 лет о тех же бесконечных обидах судходцам писал Екатеринбургский сенат (в указе от 20 декабря 1764 года): „Правительствующий Сенат, по представлению Новгородского Губернатора Сиверса, известился, что следующие мимо Боровицких

1) П. С. З. Р. И., собр. I, т. IX, № 6600.

2) Там же т. XI, № 8778.

3) Там же, т. XII, № 9497.

порогов в Санктпетербург на барках купцы притесняются как при тех Боровицких, так и при прочих от Потерпельской до Устьволенской пристаней порогах обывателями таким образом, когда барки на косах, мелях и каменьях останавливаются, то оные обыватели не допускают силою многолюдства служащих на барках людей выгружать товары, а принуждают купцов нанять их выгружать за дорогую цену, а сверх того, ища себе большей прибыли, сносят зимой с берегов каменья и бросают их по концам фарватера, в середине ж оного ставят, утвердя под водою, стяги, от которых делается струя как и от подводных больших камней, и так лоцманы, увидя струи и опасаясь, чтобы не разбить барку, поворачивают судно в сторону на брошенные по концам фарватера камни, на которые барка садится или от оных разбивается¹⁾.

И даже еще в 1798 г. именованным указом Павла I от 20-го мая, объявленным сенату Нижегородским губернатором Львовым, предписывалось местным властям Поволжья, чтобы они „караванным начальникам, по требованиям их, чинили всякое возможное вспоможение и от притеснений, от кого-либо в пути причиняемых, их защищали“.²⁾

Особенно, повидимому, плохо в этом отношении было на р. Оке, где даже в Александровскую эпоху, при составлении в 1809 г. инструкций пристанским смотрителям „по ведомству Рыбинской Конторы Водяной Коммуникации“, инструкция окским смотрителям почти вся сплошь состояла из указаний на разные притеснения и препятствия, с которыми смотрителям предписывалось всемерно бороться.

„1. Случается,—говорится в этой инструкции,—во время открытия весны и бываемых зимних паводков, отрываются с сторон льдины и от своих пристаней порожние суда уносят за 20 и более верст; в таковых случаях некоторые набережные жители делают злоупотребление, т. е. несомое льдом судно стараются, поймавши, завести на низкие осложистые берега, в том намерении, чтоб, осуша оное, обобрать все имеющиеся на судне судовые припасы, а иногда и самые суда разламывают и развозят по своим домам; а когда не успеют сего сделать, то во время съемки таковых судов делают большое притеснение, требуют поземельное и несоразмерные цены под видом тем, будто судно на их земле стоит, не допускают хозяина судна нанимать на работу посторонних людей из ближних селений и чрез то берут с хозяина судна тройную цену“. Смотрителям предлагалось „всемерно стараться искоренить сие зло“.

„2. Во время сплава вешнего и летнего караванов грузные суда по неисправности лоцманов или от сильного стремления воды становятся на луга, на острова и на отложистые берега“. Смотрителям предписывалось „накрепко смотреть, чтоб набережные жители рабочим людям ни малейшего не делали препятствия под тем видом, будто рабочие люди занимают более пространства, как назначенный бичевник позволяет, и под сим предлогом от хозяев вынуждают немалые поземельные деньги, и когда хозяин не может на их требование согласиться, то часто между береговыми жителями и рабочими бывают драки“. В последнем случае смотрителю предлагалось требовать „от Земского Суда вспомоществование и послушание береговых жителей“.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XVI, № 12.295.

²⁾ Тамже, т. XXV, № 18.523.

„3. Во время несчастного случая при разбитии судна... обыкновенно и сколько известно береговые жители притесняют несчастного хозяина судна, не допускают ему нанимать в работу посторонних таскать на берег потопший хлеб и чрез то берут цену, какую хотят, а потопший хлеб, который бы можно выгрузить с помощью постороннего народа в одни сутки, остается два и более дней в воде, портится и водою разносится. При том же не допускают помоченного зернового хлеба рассыпать, а кулевой расставлять для сушки долее той пропорции, как бичевник назначен, а рядятся с хозяином и берут немалые поземельные деньги“. Смотрителю вменялось в обязанность „хозяину разбитого судна чрез Земские Суды оказать всевозможное вспомоществование“.

„4. Набережные жители во многих местах бичевник запахивают для посева хлеба, а против своих селений загораживают весь берег в огороды, для коноплянников и овощников, от чего для сплаву судов коноводы претерпевают“. Смотрителю предписывалось очищать бичевник.

„5. По реке Оке во многих местах имеются по большим дорогам и селениям разводные мосты и паромные перевозы, на коих во время сплаву летних караванов и в верх идущих судов бывает не малая остановка и, сколько известно, берут за развод мостов и отпуск канатов немалые деньги“. Смотритель обязан был преследовать судом такие притеснения.

„6. Для спуска летних караванов при мелководии нанимают купцы мельницы для накопления вод, за что дают великую плату, а иногда некоторые и не соглашаются спускать воду“. Смотрителю предписывалось „надзирать, чтоб воду с мельниц спускали безотговорочно“, но, имея в виду несвоевременность этого спуска, разрешалось брать за него плату „на каждую мельницу по 1 коп. с провозимого в судне куля“, а с порожних судов ту же норму платы с грузоподъемности судна...“

10. При остановке судов на зимовку смотрителю предписывалось „наблюдать, чтоб береговые жители не делали притеснения сим судам в недопущении на берега ставить зимовок для караула, врывать столбы для вешней чалки судов: ибо известно, что берут за то усиленным образом деньги, а иногда обрубливают и снасти“¹⁾.

1) П. С. З. Р. И., собр. I, т. XXX, № 24063.

Г Л А В А VII.

ПЕРИОД ОТ ПЕТРА I ДО ПОЯВЛЕНИЯ НА ВОЛГЕ ПАРОВОГО ФЛОТА.

(Продолжение).

Опыты по изысканию более совершенных судовых двигателей.

В конце рассматриваемого периода, в связи с развитием нашей торговли и промышленности, начала все больше и настойчивее сказываться необходимость, с одной стороны, ускорения в обращении товаров, с другой—удешевления их перевозки и, вообще, понижения накладных расходов. Единственным возможным по состоянию тогдашней техники средством для достижения этих целей в водном транспорте было увеличение размеров судов,—действительно, и практиковавшееся непрерывно,—но оно в конце концов имело свои пределы, диктуемые частью размерами и состоянием ходового фарватера реки, главным же образом пределами человеческих сил, служивших основным двигателем судов в виде бурлацкой тяги. Мы уже отмечали выше, что суда, переходившие своими размерами известные пределы, становились не только невыгодными для эксплуатации, но и непосильными для тяги, и таким образом дальнейшему увеличению размеров ставились, при существующих условиях, непреодолимые затруднения. Естественно возникал вопрос об изыскании других, более совершенных и в конечном счете более дешевых двигателей для судов, и в начале XIX века в этом направлении было сделано несколько попыток, пока, однако, до применения к судоходству пара, не давших серьезных результатов.

Первой по времени попыткой было изобретение известным механиком - самоучкой Иваном Петровичем Кулибиным (1735—1818) „водохода“ или „водоходного судна“.

Первая мысль о водоходе возникла у Кулибина еще в 1781 г., когда он (живя в Петербурге) занялся устройством машины, которая могла бы приводить в движение суда против течения силой самой текущей воды. Через год машина была готова, и в ноябре 1782 г. испытание ее на реке Неве, произведенное при множестве собравшегося народа и на глазах императрицы Екатерины II, наблюдавшей опыт из окна Зимнего дворца, дало благоприятные результаты: судно, нагруженное 4.000 п. балласта, под действием машины двигалось вверх по реке против сильного ветра и высоких волн с такой скоростью, что двухвесельный ялик едва мог за ним поспевать.

Сущность устройства машины состояла в следующем: на концах положенного и закрепленного поперек судна вала устанавливались двигательные колеса с вертикально расположенными плицами, представлявшими из себя сквозные рамы, которые могли закрываться деревянными лопастями, прикрепленными на шарнирах, по три на

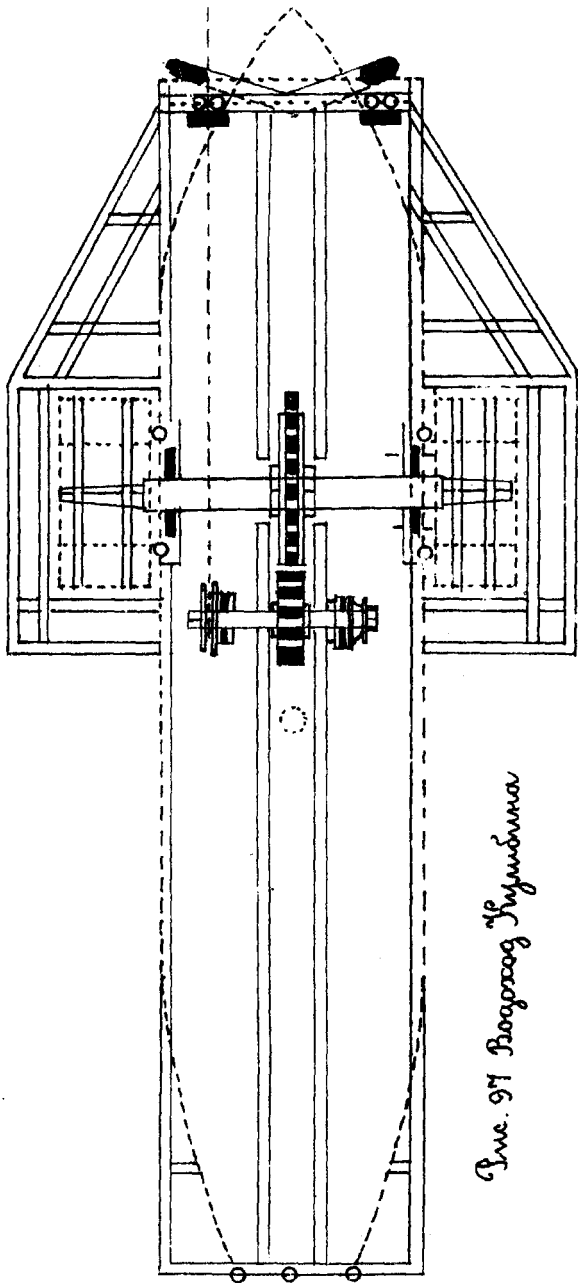


Рис. 97 Багорный Мундана

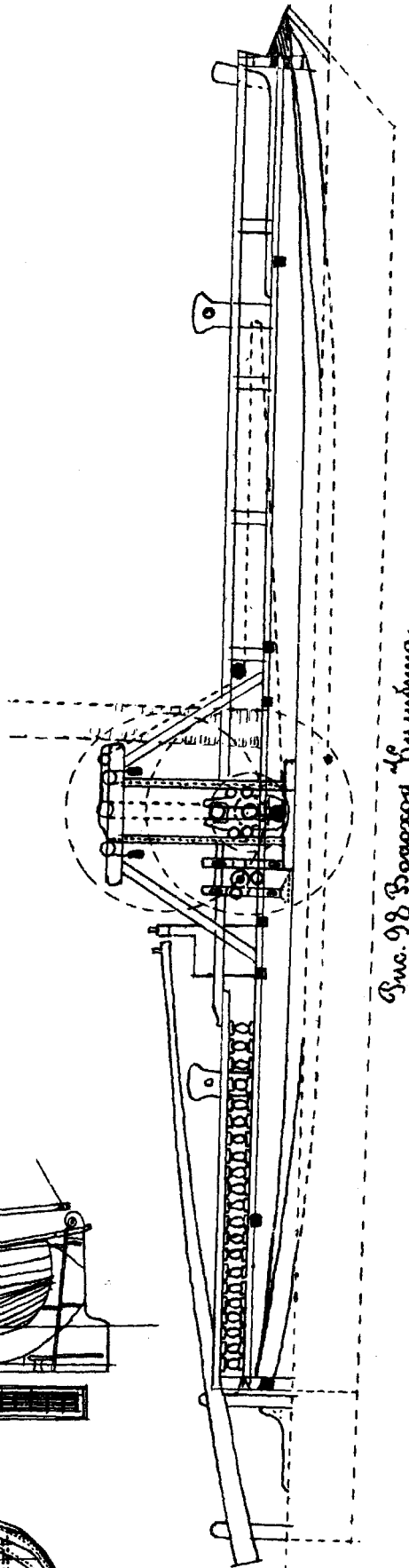


Рис. 98 Багорный Мундана

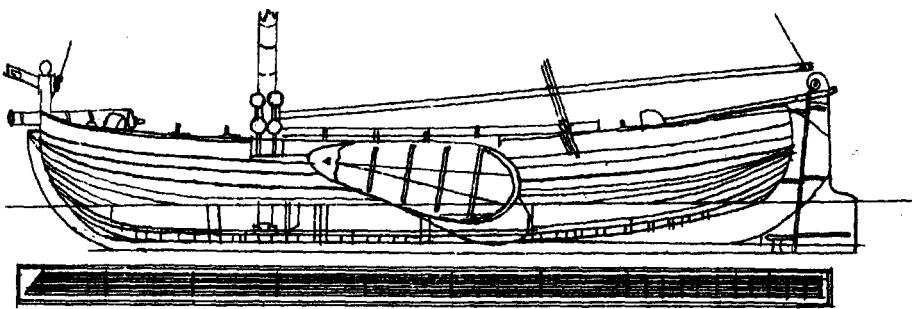
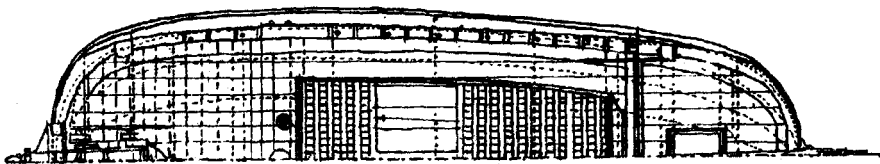


Рис. 90 Сагном.





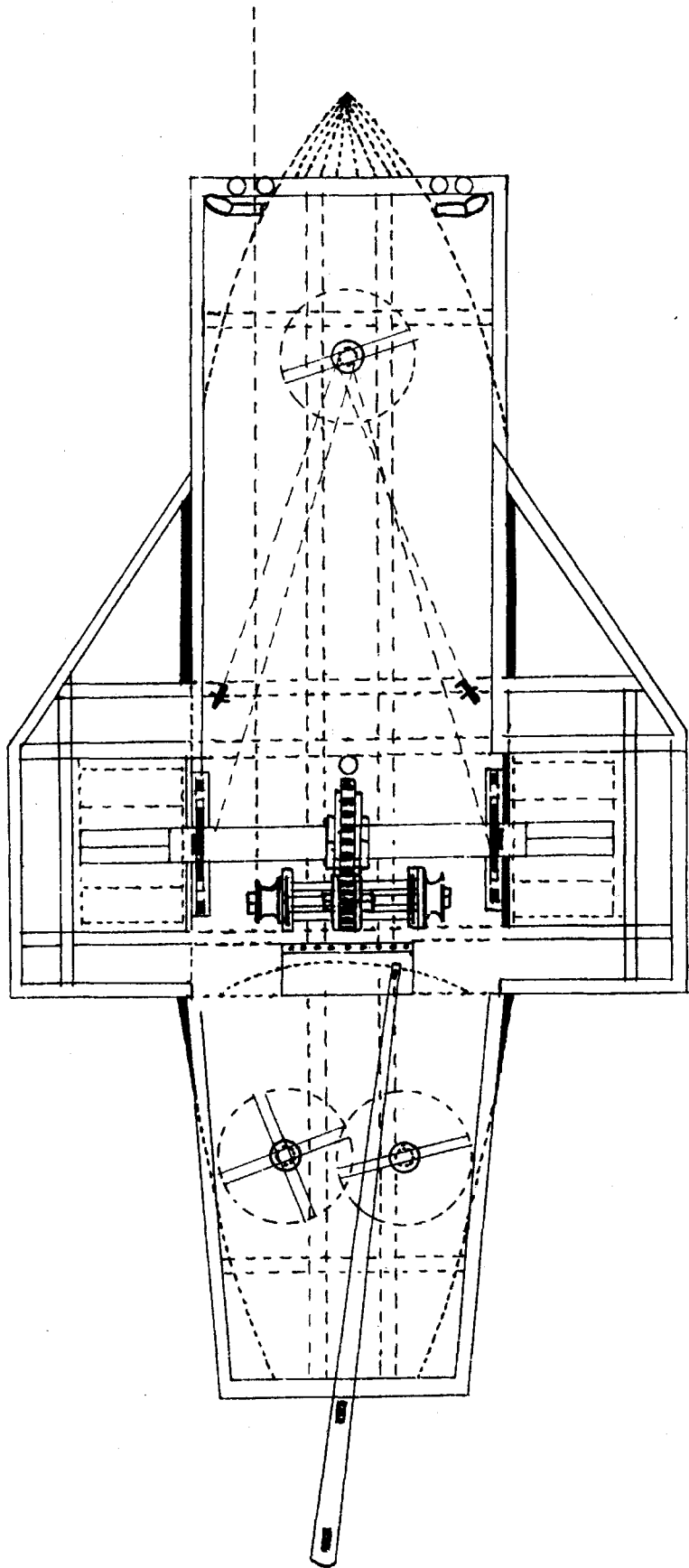


Рис. 98 Проектор "Гидрума"



каждой раме (см. рис. 96),—когда плеча опускалась в воду, течение реки механически закрывало раму лопастями, ударяло в нее и тем заставляло поворачиваться колесо и вал; на этом последнем закреплялся конец каната, на другом конце которого завозился вперед судна вчаленный в него якорь и закидывался в реку; при поворачивании вала канат навивался на него, и судно механически подтягивалось на канате к закинутому якорю, как это было при движении „подачами“; в то же время завозился вперед первого якоря второй якорь, канат которого, по выборке на вал первого „завоза“, также начинал наматываться, и таким образом движение судна продолжалось безостановочно (см. рис. 97).

Не смотря на успешность пробы, сам изобретатель остался недоволен своей машиной и, отказавшись пока от ее эксплуатации, снова вернулся к своему изобретению уже в начале XIX столетия, по переезде из Петербурга на родину—в Нижний-Новгород. Здесь он сделал некоторые усовершенствования в своем судне, — напр., посредством системы блоков добился возможности поднимания всей машинной его части, т. е. вала и колес, при проходе мелких мест, где колеса могли задевать за дно, и т. д. (см. р. 98).

Проба усовершенствованного судна была произведена 28 сентября 1804 года. На р. Волге в присутствии многочисленно-

го народа, покрывшего оба берега реки, и увенчалась полным успехом: машинное судно двигалось с грузом против течения со скоростью 410 саж. в час. Все участвовавшие в испытании люди единодушно признали изобретение Кулибина чрезвычайно важным и обещающим большие выгоды государству, о чем было сообщено нижегородским губернатором в Петербург, откуда последовало распоряжение оплатить Кулибину его издержки по постройке машины в сумме 6,000 р. Однако практического применения изобретение механика-самоучки не получило,—очевидно, потому, что оно в сущности не отвечало основным потребностям судоходства, не давая ни значительного ускорения в передвижении грузов, ни, главное, возможности увеличения перевозок, так как могло быть с успехом применяемо только к сравнительно небольшим судам. Главным преимуществом его против существовавших в то время „ходовых“ судов было сокращение числа рабочих, примерно на половину.

Через 3 года после испытания машины из Петербурга пришло предписание сдать машинное судно Кулибина на хранение в ниже-

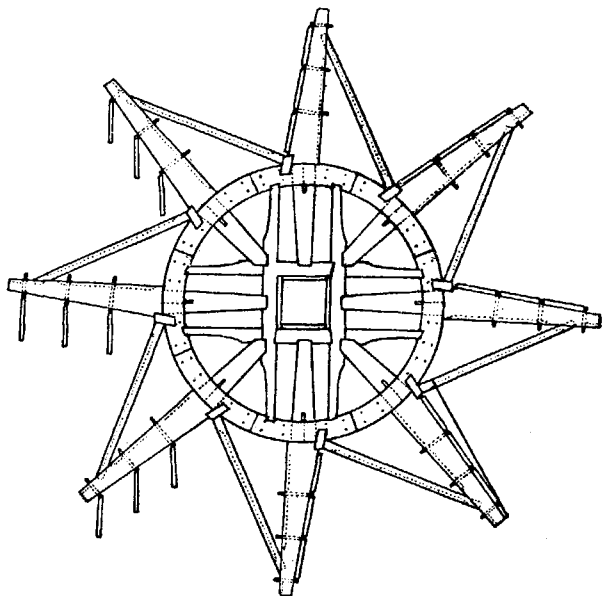


Рис. 96. Колесо „водохода“ Кулибина.

городскую ратушу, а в следующем 1808 г., по распоряжению министра внутренних дел кн. Куракина, оно было продано за ветхостью с публичного торга на слом за 200 р.

Позднее (в 30 г. XIX стол.) идею Кулибина пытались воскресить, устраивая впереди судна подливное колесо, приводимое в движение течением воды: вал колеса, при помощи передаточного зубчатого механизма, соединялся с воротом, на который наматывался конец заводного каната, но и эта попытка не имела успеха,—надо думать, по той же причине, что и водоход кулибина.

Также неудачно в смысле практического применения кончилась попытка известного ученого физика Морица-Германа (Бориса Семеновича) Якоби (1801—1874 г.), в 1837 г. переехавшего из Германии в Россию и нашедшего здесь второе отечество, применять в судоходстве электромагнитный двигатель: в конце 30, годов Якоби произвел в Петербурге удачные опыты с электрической лодкой, свободно плававшей против течения посредством приводимых в движение двух лапчатых колес 14 человеками экипажа и пассажиров, но дальше опытов и здесь дело не пошло.

Более успеха имело третье изобретение, составившее значительный шаг вперед в деле развития нашего судоходства и получившее особо широкое применение на Волге, это—так называемые *машинные суда* или *коноводные машины* (кратко именовавшиеся *коноводками* и *конными*), в которых к тяге судов была применена, вместо людской, лошадиная сила. Изобретение этого способа судоходства предписывается французскому инженеру Жану-Баттисту Пуадбару или, как он звался у нас, Пуадбарду (1762—1824 г.), бывшему одно время профессором математики в лионском коллеже и в конце своей жизни, после ряда скитаний, попавшему в Россию. Здесь Пуадбар занялся механикой, составив, между прочим, и конструкцию коноводной машины.

Необходимо однако сказать, что первая мысль об устройстве судов по типу коноводок возникла у нас, повидимому, много раньше Пуадбара. Еще в 1753 г. на нижегородской судостроительной верфи были сделаны по модели и смете, данным из Москвы, два „судна с машинами“ для перевозки по Волге эльтонской соли. В 1756 г. по образцу этих судов было заказано для той же цели 40 новых машин, по 20 в Казани и Нижнем, при чем Нижний должен был отправить в Казань смету и все материалы, необходимые для постройки. В специально изданном по этому поводу сенатском указе от 18 апреля 1756 г. были преподаны некоторые указания о постройке. Так, предлагалось „делать те суда с круглыми кормами, как и к носу, и немного мельче нынешних, дабы они в состоянии были, по нагрузке соли, полой водой до надлежащих мест идти, а оттоле, когда они плоскодоннее несколько старых судов будут, без сомнения и по сбытию воды по прежнему, куда которым надлежит, возвращаться, и чтоб в оных судах на каждом грузу было не менее 50.000 пуд. и построены б были во всем порядочно и прочно, дабы оные служить могли не менее 10 лет... а потребные к строению тех судов доски велеть стараться напиловать, ибо топорные не весьма прочны, и для того, буде в близости пильных мельниц нет, ручные пилы употреблять, а для указания в том пиловании пильщиками от (казанской) Адмиралтейской Конторы их подрядчиков удовлетворять“. Расход на постройку, исходя из сметной стоимости двух первых судов по 2.413 р. 51 к. и действительной в 1.735 р. 77¹/₄ к.

на каждое, определен по смете в 96.540 р. 40 к., а „по ведомости“ (о фактическом отпуске денег) в 69.430 р. 90 к. ¹⁾).

В указе от 23 февраля 1761 г. „о найме вольных работников для сплаву (вышеуказанных) соляных судов“ содержится новый наказ—„во время с теми судами ходу по берегам тамошним обывателям никаких обид и притеснений и имеющимися на тех судах волами санным покосам и хлебу потравы и потолки огнюдь не чинить, и того судовым командирам крепко наблюдать“ ²⁾).

Отсюда можно заключать, что „суда с машинами“ шли воловьею тягой, при чем, как видно, волы были на самых судах,—надо думать, выполняя ту же работу, как позднее лошади на коноводках.

Определенное указание на применение к судам воловьею тяги имеется в „Дневных записках путешествия“ известного ботаника, адъюнкта академии, а позднее академика, Ив. Ив. Лепехина, который, описывая „гребные-купецкие“ суда, плававшие по Волге в 1769 г., говорит: „Для облегчения таких судов вверх выдумана была махина, состоящая из колеса и вала, в которой ходили быки; но это механическое облегчение в скорости было оставлено, повидимому за неудобством“ ³⁾).

По свидетельству самого Пуадбара в описании его изобретения при ходатайстве о выдаче на него привилегии отмечалось существование подобных машин (менее совершенного типа) раньше, но, что они представляли из себя и как были устроены, неизвестно. По сохранившемуся на Волге преданию первая мысль о замене бурлацкой силы лошадиной (или воловьею) принадлежала тому же творцу „водохода“ И. П. Кулибину. По другим и, повидимому, более точным сведениям она приписывается главному мастеру Огурдинского лесопильного завода на р. Каме Александру Ивановичу Дурбажеву. Огурдинский завод принадлежал В. А. Всеволожскому (в с. Усолье), с именем которого, как увидим ниже, связывается

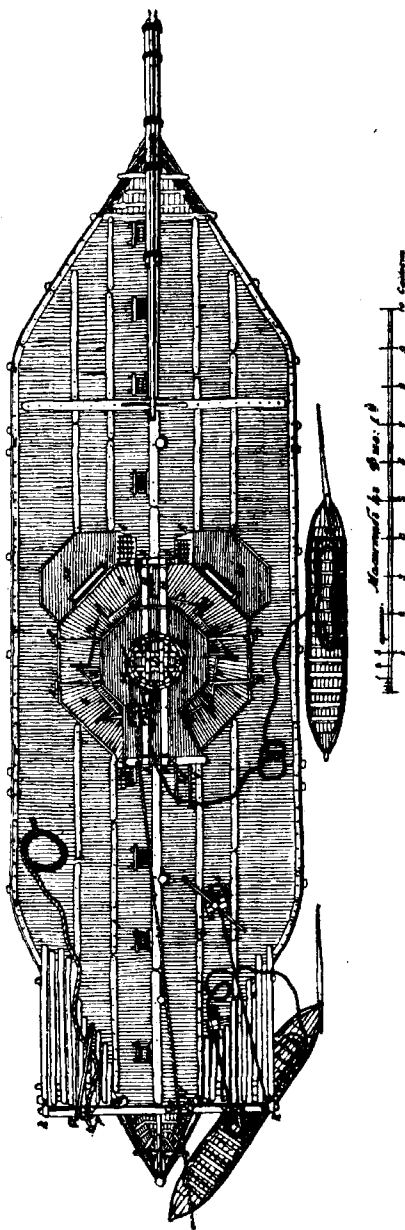


Рис. 99. Конная машина инж.-мех. Пуадбара.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. I, т. XIV № 10.721.

²⁾ Там же, т. XV, №, 11.212.

³⁾ „Дневные записки путешествия“. Спб. 1771 г.

и появление первых пароходов на Волге ¹⁾, а „Летопись губернского города Перми“, составленная Ф. А. Прядильщиковым, утверждает, что и инженер Пуадбар служил „при заводах Всеволожского“.

а) **Машина инженер-механика Пуадбара.** Как бы то ни было, но 18 февраля 1813 г. „инженер-механик Пуадбард“ сделал в министерстве внутренних дел заявление, что он „старанием“ изобрел машины для удобнейшего взвода судов с большим грузом против течения реки и, „утверждая при том, что прежде его в России никто сего способа не употреблял“, просил „выдать ему привилегию на исключительное право пользоваться сим изобретением в течение десяти лет“. Министр внутренних дел, не встречая препятствий к удовлетворению ходатайства, внес его с своим благоприятным заключением в государственный совет, и последний журналом от 23 февраля 1814 г. разрешил выдачу просимой привилегии, „с тем однако же, чтобы он, Пуадбард, ни под каким видом не делал стеснения в ходе судов, не по его методе подъем производящим, и чтобы нигде не клал мертвых якорей“.

О выдаче привилегии было, по установленному положению, опубликовано во всеобщее сведение особым сенатским указом (от 19 октября 1814 г.), в котором, между прочим, приведено и краткое описание машины Пуадбара:

„Машины сии устраиваются либо на самых тех разного рода судах, на коих находится груз, либо на особенных, только для помещения и действия сих машин расположенных, которые, как одни, так и другие, взводятся посредством попеременного закидывания завознями ходовых якорей, при чем как к одному, так и другому роду судов могут быть причалены еще одно или несколько судов без машин, для совокупного с машинными судами взвода. Машина же сия состоит в большом шкиве, горизонтально насаженном на стоячем валу, который приводится в обращение лошадыми“ ²⁾ (см. рис. 99).

„Вокруг шкива находятся зажимы или собачки, кои сами собой прижимают к горловине шкива ходовой канат, натягивают его и потом опускают для забирания его обратно в завозню. Когда машина поднимает из реки судовой якорь, то подобная вышеписанным собачка, на носовом конце судна расположенная, схватывает канат и удерживает ходовой якорь висячим под кичкою. Машина действует следующим образом: коль скоро лошади впряжены, то конец каната, привезенного завознею, по выбрашении ходового якоря, прикладывается к горловине шкива в назначенном для того места, где тотчас схватывают его собачки, одна после другой; таким образом канат натягивается и все судно поднимается против течения реки.

„Собачки, обошед со шкивом около трех четвертей окружности его, освобождают канат, который спускается в завозню. Когда судно подходит к якорю, то действующий до тех пор канат, по вынугии силой машины изо dna реки того якоря, вынимается из горловины шкива и, освобождаясь постепенно от собачек, забирается обратно в завозню; а в то же самое время прикладывается к шкиву привезенный уже тогда завознею конец второго каната, по выброшении

¹⁾ Нижегород. сборник 1870 г., т. III, стр. 279.

²⁾ Припрягаемыми дышлом (по паре) к восьми рычагам, укрепленным крест на крест к столбу шкива. Чтобы воспрепятствовать движению назад во время остановок машины, сзади лошадиных дышел были прилажены к рычагам железные упорки „с вилкообразным к низу концом“, которые при остановке машины механически вонзались в пол, останавливая движение шкива назад.

его якоря, и так продолжается взводка судов. Для ускорения подъема вверх по реке завозень, долженствующих закидывать ходовые якоря, приспособлены к завозням машинные гребки и руль, посредством коих они поднимаются скорее, удобнее и с меньшим числом рук против обыкновенного способа. Гребки сии, заменяющие веслы, состоят из четырех колес с крыльями, расположенных по два на каждом боку завозни, кои вертятся посредством рукояток; подобное же

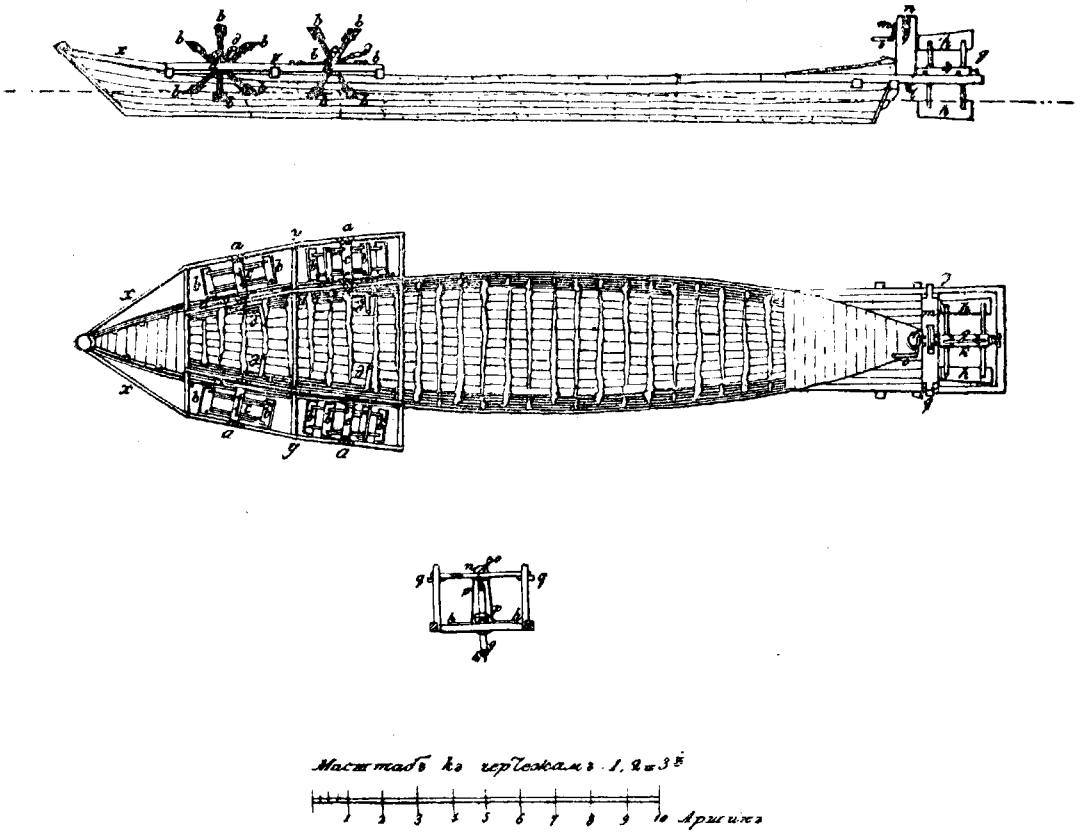


Рис. 100. Завозни к машине Пуадбара.

колесо с крыльями служит вместо руля, оборачиваясь также рукояткою. Гребки сии и руль могут быть употребляемы также для ускорения хода судов вниз по реке. Польза всего сего устройства, по показанию изобретателя, состоит в следующем: суда с грузом идут гораздо скорее и безопаснее обыкновенного, люди и лошади облегчены, и требуется их несравненно менее¹⁾ (см. рис. 100).

Главнейшей составной частью машины Пуадбара были „собачки или зажимы“, о которых он сам говорил в описании своего изобретения следующее: „Дабы познать основание машин, им особенно свойственное и различающее вовсе их от всех прочих, сим несколько

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXXII, № 25713 и „Привиллегия, данная инженер-механику Пуадбарду на изобретенные им машины для удобнейшего взвода судов с большим грузом против течения рек. С подробным описанием оных и рисунками. Изд. от М-ва Внутр. Дел. Спб., 1815 г.“ Из этого издания взяты и наши рисунки.

подобных машин, кои старались до сих пор вводить для сего предмета, без всякого однакож успеха, то нужно внимательно рассматривать действие собачек или зажимов". Устройство их было действительно очень оригинально и в то же время просто: к нижней грани вогнутого внутрь соответственно толщине каната основания шкива подвешивались на осях, в равном расстоянии один от другого, 6 тяжелых, весом каждый по 8 пудов, чугунных палов „собак“ или иначе „храпов“, представлявших из себя форму удлиненной призмы, вершина которой (тонкий конец) имела вид желоба, так же, как и в шкиве, соответствовавшего толщине каната. Так как ось пала проходила несколько ближе к этому концу, то более длинный и очень тяжелый толстый конец стремился опуститься вниз, сильно нажимая желобом тонкого конца на входящий в него канат и, таким образом, удерживая последний в неподвижном состоянии. Сбоку шкива на двух стойках укреплялся горизонтально деревянный брус, обитый железом и положенный так, что каждый пал, дойдя до него, задевал поверхность бруса толстым своим концом, который таким образом поднимался на брус, опуская тем самым тонкий свой конец и освобождая из него зажатый канат, который известной своей частью (до следующего пала) и спускался со шкива.

Устройство тяжелой и довольно сложной машины французского инженера, по удостоверению совета п. с., требовало искусных мастеров и обходилось до 5.000 руб., при чем двигательная сила ее была от 30 до 80 тыс. пуд.

Через 2 года после изобретения Пуадбара, в б) **Машина нр-на** 1816 г., построил коноводную машину своей особой **Сутырина.** конструкции крепостной гр. Шереметева крестьянин села Кадниц, Макарьевского уезда, Нижегородской губ., Михаил Сутырин.

„Главнейшие и существенные части“ Сутыринской машины описываются в тексте данной ему 10-летней привилегии на изобретение и в сенатском указе от 11 сентября 1819 г. об этой привилегии таким образом: „Двойной шкив, утвержденный на шпиле или вале, вертикально стоящем. В оном шпиле выемка сделана с краев оного пологим к низу скатом, несколько выдавшимся наружу, от чего закрученный канат, навиваясь снизу по пологому краю и скользя по нем кверху, так сильно жмет сам собой предыдущую набивку каната, что никак оному скользить по шкиву не допускает, и для удержания каната не нужно чугунных собачек или зажимов. К валу приделаны крестообразные связи, на коих утверждено горизонтальное колесо, а для удержания зыблемости оного приделаны подпорки, утвержденные в круге, находящемся внизу на вертикально стоящем вале; на помосты горизонтального колеса прибиты деревянные планки для упорки лошадей, кои, на одном месте переступая, приводят в обращение подвижной пол, колеса и вал с шкивом, а вместе с тем приводится в движение и горизонтальный вал с шестернею, посредством коей приходит также в движение и насос, отливающий из судна воду¹⁾. Выгоды сей машины

¹⁾ В целях предупреждения обратного движения к нижнему концу вала, привешивались свободно двигавшиеся на крепких осях железные или чугунные продолговатые призмы („собаки“ или „храпы“, по морской терминологии „палы“), а под ним кругом вала ставилась рубчатая нарезка, — при обратном движении шкива „собаки“ попадали в рубцы нарезки и немедленно останавливали вал.

(излагалось далее в указе) пред изобретенною прежде для сего же предмета инженер-механиком Пуадбардом, по удостоверению совета путей сообщения, состоят в том (что она): требует менее лошадей и людей для действия; может быть сделана простыми работниками и устраивается на судах, подымающих груза около восемнадцати тысяч пуд; малосложна, стоит не более 500 рублей и удобно может быть разбираема для перемещения с одного судна на другое и для хранения зимой; канат при навивании на шкив не портится и приспособленный к валу насос или отливная машина при ходе судна отливает воду и тем заменяет двух работников, коих для сего употреблять бы надобно было" ¹⁾.

При появлении машины Сутырина Пуадбар протестовал против употребления ее, как подделки его изобретения, огражденного полученной привилегией на 10 лет, и правительствующий сенат, по представлению о том министра внутренних дел от 4 июля 1816 г., наложил запрещение на Сутыринскую машину, сообщив об этом министру указом от 31 октября того же года. в следующем 1817 г. Пуадбар обратился в сенат с прошением о взыскании с виновных лиц 30.000 руб. за убытки, причиненные ему шестью выстроенными и работавшими на Волге машинами конструкции Сутырина. Прошение было препровождено сенатом на заключение совета министра внутренних дел, который по рассмотрении всего в совокупности дела об изобретении Сутырина пришел к заключению, что машину Сутырина ни в каком случае нельзя рассматривать, как подделку изобретения Пуадбара, так как все существенные части ее „совершенно отличны“ от Пуадбаровских: „У Пуадбарда лошади ходят вокруг шкива, а у Сутырина шкив обращается, а лошади стоят на одних местах; веревка у Пуадбарда оборачивается посредством зажимов, а у Сутырина без оных. Из сего и явствует, что машина Сутырина служит весьма много к облегчению лошадей и работников, и простотою своею много превосходит машину Пуадбарда, то и не может по самому существу дела признана быть подделкой. К сему можно присовокупить (заканчивал совет п. с.), что ежели бы и сам Пуадбард вздумал усовершенствовать свою машину и переменить части оной так, как сделал Сутырин, то и он бы не мог исключительно пользоваться оною иначе, как взяв на то особую привилегию, в противном случае никакое изобретение, на которое выдана привилегия, никогда не может быть усовершенствовано, и на изобретение, как бы оно хорошо ни было, но одинаковую цель имеющее, более одной привилегии выдать бы было не можно, что совершенно противно силе Высочайшего Манифеста (о привилегиях) и пользе общественной ²⁾.

На основании этого заключения претензия Пуадбара была признана неосновательной, а наложенное на машину Сутырина запрещение снято 19 декабря 1818 г., и она вследствие своей дешевизны получила довольно широкое распространение на Волге. 11 сентября 1819 г., по ходатайству Сутырина, ему была дана, как и Пуадбару, привилегия на 10-ти летний срок ³⁾.

В то время, как рассматривался и разрешался спор между французским инженером-профессором и русским механиком-самоучкой, появилось новое изобретение коноводной машины.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXXVI, № 72927.

²⁾ Там же, т. XXXV, № 27.589.

³⁾ Там же, т. XXXVI, № 27.927.

в) **Машина парусных дел мастера Томаса Ряби.** 14 июня 1818 г. проживавший в Петербурге „корабельных парусных дел мастер“ Томас Ряби сделал в министерство внутренних дел заявление, что он „изобрел способ делать нового рода суда, приводимые в действие посредством искусственных машин, устроенных внутри того же судна, шестью или, смотря по величине судна, восемью лошадыми, управляемыми одним человеком“. Утверждая, что до него никто в России этого изобретения не употреблял, Ряби просил выдать ему привилегию на него, которую и получил, согласно представлению министра внутренних дел, по высочайше утвержденному журналу государственного совета от 7 октября 1818 г. Неизвестные причины задержали однако опубликование об этой привилегии, которое последовало только в 1820 году, в указе сената от 23 сентября.

Устройство машины Ряби описывается в означенном указе таким образом: „На водоходных судах устраивается внутри на вертикальном вале большое чугунное колесо, а повыше оногo в том же вале сделана перекаладина или дышло, к коему запрягаются лошади, кои, обращая вал, приводят в движение означенное чугунное колесо, которое, захватывая за рубцы другого колеса, приводит в движение посредством шестерней водяные колеса. Сии колеса, упираясь воду, приводят в движение судно. Устройство водяных колес такое же, как и употребляемых в паровых судах“ (тогда уже появившихся на Волге). „Выгоды сего изобретенного судна,—продолжал указ после его описания,—по показанию Ряби, состоят в том: 1) что оное судно не подвержено такой опасности, как с паровой машиной; 2) что не требуется дров, употребляемых в немалом количестве на паровых судах, чем сберегаются леса в государстве; 3) что по умеренности платы, назначенной за перевозку тяжестей и разных речных и морских судов, доставится здешнему судоходству не маловажная прибыль; 4) поелику в веках по реке Неве нередко случается, что задерживаются от 20 до 30 суток и стоят на якорях за противными ветрами не малое время, при введении же в употребление сего судна задержка сия в веках судов вовсе прекратится: ибо оное судно помощью устроенных на нем машин, может все те останавливающиеся суда тянуть за собой, не смотря ни на какие противные ветры, до Кронштадта или куда потребно будет“.

Совет министерства внутренних дел, куда было передано на заключение прошение Ряби, признал новое изобретение чрезвычайно важным и, оговорившись, что оно, при наличии некоторых конструктивных деталей, сходных с паровыми судами, на которые была уже выдана привилегия обер-багермейстеру Берду, имеет и существенные отличия от них, высказался за выдачу привилегии Ряби с следующими однако ограничениями, подчеркивающими признание особого интереса к новым судам (и принятыми и государственным советом при даровании привилегии Ряби): „*первое*, чтобы Правительство могло для себя заводить такого рода машины на судах; *второе*, чтобы изобретатель сообразовался во всем с правилами судоходства и водяных сообщений; *третье*, что если в каких местах он в 3 года не заведет судов своего изобретения, то на те места лишается привилегии, и для того (предлагалось) предварительно истребовать от него точное означение рек и вод, где он предполагает завести таковые суда, и о тех реках и водах подробно упомянуть в привилегии, когда оную дать дозволено будет“.

На запрос по третьему пункту приведенного заключения совета м-ра внутренних дел Ряби 5-го апреля 1820 года представил спи-

сок, повидимому, всех наших рек и морей, какие только знал, и все они быди вписаны в его привилегию. Список этот настолько интересен для парусных дел мастера, желавшего заполнить своим изобретением наши воды, что мы считаем нелишним привести его полностью. По заявлению Ряби, он намерен был устроить свои суда „на следующих системах водоходства: 1) от Балтийского до Каспийского моря, по всему Финскому заливу, по Неве, Ладожскому озеру и Ладожскому каналу, Сясьскому и Свирскому каналам, по Свири, Онежскому озеру, по Вытегре, Мариинскому каналу, Ковже, Белу озеру, Шексне, Сясе и Тихвинке, Тихвинскому каналу; по рекам: Сомине, Чагодоше и Мологе, по всему пространству Волги и Каспийского моря, по рекам Гжате, Вазузе, Тверце, Унже, Керженце, Суре, Самаре, Оке, Пне, Мокше, Москве, по Каме, Вятке, Белой, Чусовой со вливающимися в оные реками; 2) по Северной Двине, Сухоне, Онеге и Белому морю со вливающимися в оные реками; 3) по Западной Двине со всеми ее отраслями; 4) по Черному и Азовскому морям, по Дону, Днепру, Днепровскому лиману, Бугу, Днестру, Дунаю и по впадающим в оные рекам“¹⁾.

Что удалось сделать в действительности предприимчивому на бумаге изобретателю, к сожалению, неизвестно, однако широкого распространения его изобретение не получило.

г) **Машина великобританского подданного Василия Фок.** Через 10 лет после Томаса Ряби была выдана привилегия на „палубное плоскодонное с конной машиной судно“ великобританскому подданному Василию Фок. Сенатский указ об означенной привилегии, от 13 января 1828 г., гласил следующее:

„Великобританский подданный, уроженец острова Кефалонии, Василий Фока, подал Министерству Внутренних Дел в 26 день марта 1824 года просьбу, в коей, изъясняя, что он, посвятив себя с молодых лет мореходству, изобрел парусное плоскодонное с морской оснасткою палубное, управляемое конною машиною судно, которое при посредстве сей машины, с употреблением при ветре паруса, свободно может ходить по всем водяным сообщениям, просил выдать ему Фоке на сие изобретение привиллегию на десять лет. Из представленного при прошении описания и чертежа видно, что выгода оной противу машин, на подобный предмет устроенных инженер-механиком Пуадебардом и крестьянином графа Шереметева Сутыриным, заключается в том: 1) что означенная конная машина, на двух-мачтовом плоскодонном с овальными боками палубной конструкции судне устроенная, имеет положение без всякого особого для оной станка или балкона, обременяющего судно и по тесноте и по тяжести излишней до 1.000 пудов (как оные существуют на машинах Пуадебарда и Сутырина на одном стоячем вале), и что она составляет из двух низких стоячих валов, из коих на одном основан на поверхности палубы конный ворот, а на другом двойной шкив, принимающий канат от закинутого якоря, из коих тот и другой, имея под палубой судна шкивы с безконечною струною, в средстве оной и ворота силою лошадей приводится в совокупное движение; 2) что большой парус направляется на райне, из 3-х частей сложеной, из которых одна средняя остается всегда при мачте на определенном месте, а две другие опускаются в виде крыльев вместе с парусом и прижимаются к мачте, в каковом способе и есть

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. XXXVII, № 28.427.

удобность, легкость и скорость управлять оным сообразно состоянию ветра; 3) что вместо 4 человек, употребляемых на обыкновенных Волжских судах, потребен только один, а девять заменяются одною лошадью. Главная же и единственная польза сей машины пред всеми на Волге и других реках употребляемыми, по изъяснению изобретателя, состоит: а) что она доведена до возможной степени совершенства различными новыми прибавлениями, доселе в России неизвестными, как-то: чугунными малыми вспомогательными шкивами, приспособленными на особых своих осях при больших шкивах для прижима в средстве винта бесконечной струны, дабы она не скользила на шкивах, от чего, при совокупном всех четырех больших и вспомогательных шкивов движении, отклоняется всякое трение, увеличивается действие всей машины и сберегается самая струна и канат от порчи. Притом оные вспомогательные шкивы, будучи приспособлены в контрофорсном расположении, удерживают весь состав машины в точном и постоянно верном состоянии; б) что таковой же вспомогательный шкив и на таком же средстве приспособлен к большому двойному шкиву, принимающему канат от закинутого якоря, для прижима оного, вместо чугунных собак по изобретению Сутырина, где и в том и в другом случае канат подвергается большому трению и порче, а в сей новой операции, при совокупном обороте и большого и вспомогательного шкивов, отклоняется всякое трение, сохраняется и облегчается действие машины и парохода; в) чугунный каток при стоячем валу, на котором основан ворот, отклоняющий трение, равно действует к облегчению машины.

„Вместе с тем Управляющий Илецким соляным промыслом, Действительный Статский Советник Струков вошел в Министерство с представлением, в коем он, отдавая полную справедливость изобретению Фока, и удостоверясь в прочности и благонадежности оного трехлетним опытом, присовокупляет, что, по мере введения в употребление его машины, привозные цены постепенно уменьшатся и повсеместно упадут до 20 процентов. В такой же мере понизятся цены жизненным припасам, доставляемым в Столицы чрез водяное сообщение, даже сберегутся леса, и чрез то доставка соли в Остзейские губернии, вместо иностранной в оные привозимой, с верностию и дешевизною, сделается предприятием, неподверженным сомнению“¹⁾.

Машина Фок (также, как и Ряби) не получила распространения, не смотря на поддержку управляющего Илецкими соляными промыслами,—очевидно, она все же не была так проста и дешева, как рисовал ее автор.

Последняя привилегия на коноводку была выдана в 1855 г. рыбинскому мещанину Исакову, но тогда, с развитием на Волге пароходства, нечего уж было и думать о каких бы то ни было коноводных судах, и изобретение Исакова, не смотря на полученную привилегию, не только не нашло применения на практике, но даже не было опубликовано особым указом, как это неизменно делалось о всех привилегиях.

Наибольшее распространение на Волге имели коноводки Сутырина, а затем (преимущественно для больших перевозок) Пуадбара. Это были плоскодонные суда с отвесными бортами и штевнями, длиной первоначально от

Волжские коноводки.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. III, № 1708.

17 до 26 саж., шириной от 4 до 7 саж. и глубиной от 6 до 14 четв., с осадкой, в зависимости от количества груза, от 5 до 12 четв., полнее—длиной в 35—40 саж., шириной до 8 саж. и больше и высо-

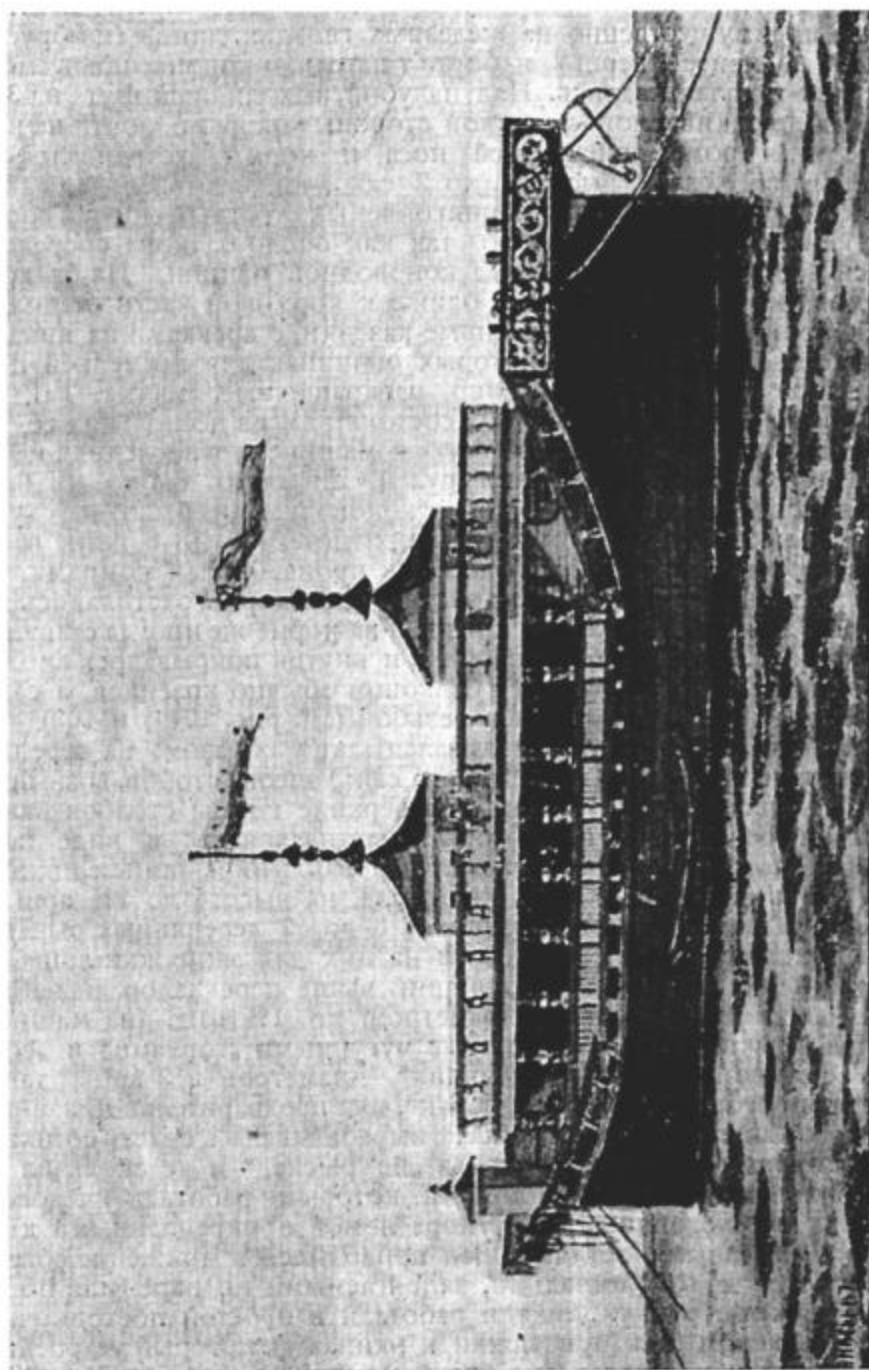


Рис. 102. Волжская коноводка (повдн. тип)

той бортов в 16—18 четв., при чем нос и корма делались четв. на 8—10 выше середины бортов. Машины строились из соснового и елового леса сравнительно очень прочно: с продольным креплением из

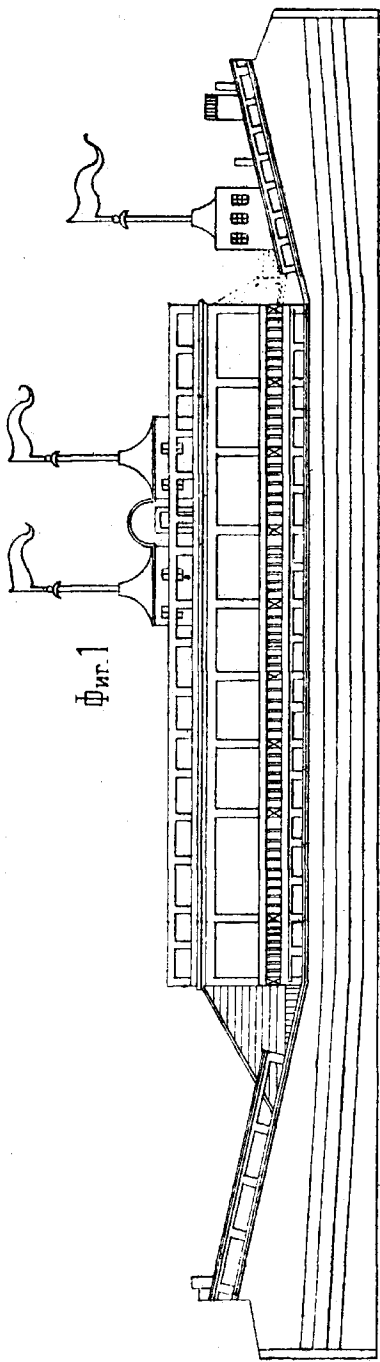
3-х и даже 4-х кильсонов и внутренних и внешних бархоутов, прокладываемых в 4—5 рядов с нарезкой на копани и укрепляемых шпигорьями и железными скобами; с поперечным креплением из 6—8 орд, располагаемых на расстоянии 5—7 саж. одна от другой, и двойной поперечной палубой с прокладкой скалы. Все скрепы и стыки делались преимущественно на железных гвоздях, днище (из брусев толщиной не менее 4 верш.) и борта тщательно конопатились смольной паклей и залащивались. Над палубой, выходящей фута на 3 за борта и поддерживаемой с каждой стороны кокорами, почти на всем протяжении, кроме конечностей носа и кормы, устраивался на деревянных пиллерсах, высотой до 2 саж., так называемый балкон, т. е. вторая палуба из крепко пригоняемых толстых досок, сооружаемая также довольно прочно, так как около балкона сосредотачивалось все действие механизма коноводной машины. На балконе, обносимом кругом порысками, ближе к кормовой части ставились две небольшие и довольно красивые казенки, с древками на крышах для флагов; впрочем, на некоторых машинах для последней цели устраивались особые, обыкновенно раскрашенные, мачты. Так как машины всегда ходили с „возом“, состоявшим из нескольких груженых судов, причаливаемых вплотную к машине, то последняя не нуждалась в правееже, почему ни рулей, ни каких бы то ни было других приспособлений для него на коноводках не было; на случай имелось только в запасе две больших потеси и до 8 штук весел, которые держали на палубе. Водоотлив производился помпами.

Не захватываемые балконом части носа и кормы застилались для защиты от дождя продольной крышей, на корме же иногда ставилась третья казенка. Все судно и снаружи, и внутри покрывалось смолой, только пояс между бархоутами и балконом обычно красился, а самая рама балкона иногда украшалась резьбой (см. рис. 101¹⁾ и 102).

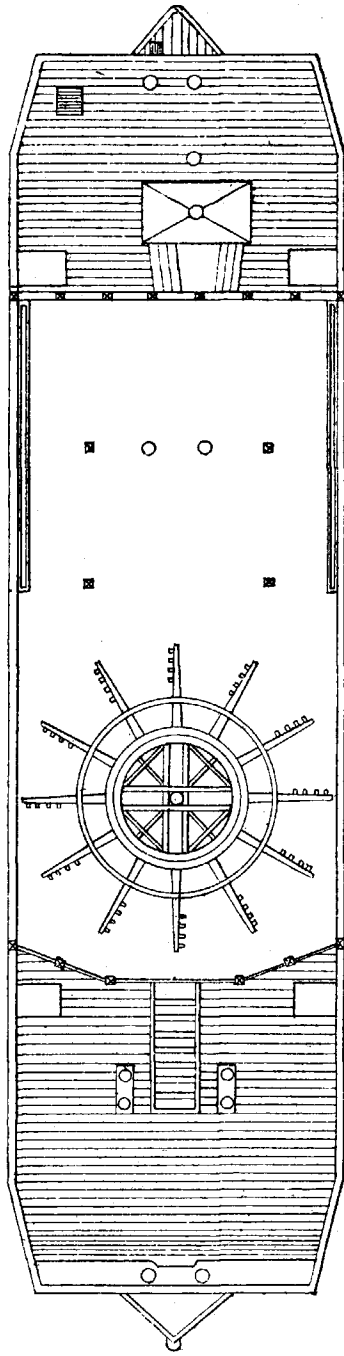
Механизм машины устанавливался таким образом: на середине судна ставились кругом (диаметр. в 6 саж.) шесть стобов, возвышавшихся над палубой на 1½ саж.; на верхние концы столбов накладывались перекладины, на которые настился тес в виде пола; в середине пола ставился (вертикально) вал, упирившийся нижним концом в „коня“; в нижнюю треть вала, на высоте до 1½ арш. от „коня“, врезывались крестообразно от 6 до 12 деревянных рычагов, называвшихся ручками, с крючками на них для запряжки лошадей; на верхний конец вала, выходящий выше перекладов, надевался „шквив“—деревянное колесо, диаметром до 1½ саж. (на машинах Сутырина обыкновенно до 1 саж.), с чугунными „горлами“ и „собаками“, а выше его еще „нашивник“, диаметром в 2 арш., также с чугунными „горлами“, но без „собак“, для предварительной навивки завезенного каната—„снасти“, пока не выработывалась снасть сошквива. канат в горлах нашквивника, чтобы „не рыскал“ и не скользил назад, удерживался железными ломками, которыми работали 4 человека, пользуясь для устойчивости и упора ломов прикрепленными к нашквивнику железными петлями. Вал приводился в движение обычно 12 (а иногда и до 30) лошадьми, запрягаемыми по паре (или по две пары) в каждую ручку. Лошади работали в простой постромочной упряжи с вальком (как пристяжки к экипажу), который устройной на нем петель и надевался на крючок ручки (см. рис. 103).

Срок службы коноводных машин был от 7 до 10 лет.

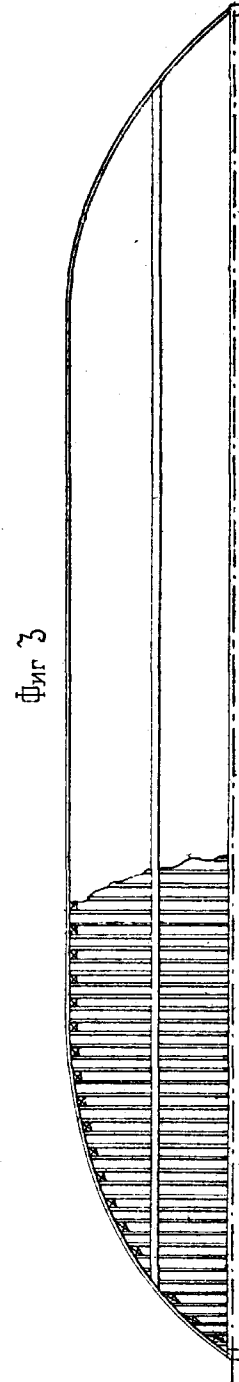
¹⁾ Из старинного альбома.



Фиг. 1



Фиг. 2



Фиг. 3

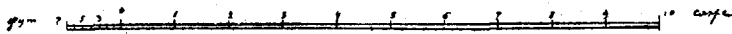


Рис. 103. Волжская коноводка (повдн. тип).

Строительная стоимость, первоначально по проекту Сутырина выражавшаяся в сотнях рублей, возросла со временем, по мере увеличения судов и улучшения самой постройки, до 3.700—4.600 руб., а машин Пуадбара—до 10.000 р. и больше.

Значительно дороже самой машины стоило ее вооружение. Оно состояло из одного станowego якоря в 100 пуд.; 3-х ходовых и одного запасного якорей, такого же весу, как и становой; до 5 шт. разных более мелких якорей, весом от 10 до 25 пуд.; 3-х ходовых мочальных или пеньковых канатов по 600—700 саж. длины, состоявших каждый из 6—7 крепко строщенных 100 саженных косяков, от 6 до 8 верш. в окружности и до 250 пуд. весу каждый; 2-х запасных косяков, также по 100 саж. длины и по 150 пуд. весом; учальных косяков, в общем до 500 пуд.; одной шеймы к становой якорю, 50 саж. длины и до 100 пуд. веса, и одной 50-саженной „суки“, весом около 60 пуд. Стоимость такого вооружения обходилась не менее 30—35 тыс. руб. Необходимо однако иметь в виду, что так вооружались только самые крупные суда, обычно же еще в 50 г. г. XIX в. вся стоимость коноводной машины с полным вооружением выражалась от 15 до 24 тыс. руб. ¹⁾, а в 30-х г. г. не превышала 20 тыс. руб. ²⁾.

В виду дороговизны вооружения машин некоторыми владельцами их практиковалась буксировка на одной „подаче“ двух машин, следовавших на некотором расстоянии одна за другой: в этих случаях сначала поднималась первая машина, которая, по достижении якоря, обводилась мимо него новой подачей, а отработанный канат спускался на завозне к задней машине. Таким образом, вместо 6 завозень и на них 18 косяков и 54 человек рабочих (по 9 чел. на завозню), необходимых для двух отдельно следующих машин, здесь было занято 4 завозни, 12 косяков и 36 чел. рабочих. Но за то в этих случаях, не говоря о медленности движения, судам нередко угрожала опасность аварии во время обхода якоря, на который легко было наколоться, особенно на мелком месте и при ветре.

При каждой машине было по 3, а на крупных даже по 4 завозни, из которых две были в ходу на работе, третья отдыхала четвертая являлась запасной.

Рабочих на каждом судне было первоначально от 30—40 до 60 чел., смотря по величине машины, а позднее на более крупных судах до 70 с лишком и даже до 100 человек, распределявшихся, примерно, таким образом: 2 лоцмана, 1 водолив, 2 шкивных мастера (они же плотники), до 10 и более человек шкивных рабочих, 8 человек клевщиков (т. е. рабочих у снастей), 3 кормщика или рулевых при завознях, 36 рабочих при завознях (по 12 человек на каждую), 8 погонщиков лошадей (обычно подростки), 4 конюха и 2 стопорщика или запорщика, стоявшие посменно у запора двигательного механизма, находившегося на балконе ³⁾. Жилое помещение для рабочих (с общими нарами) устраивалось в носу судна, лоцмана же и другие более ответственные служащие, как равно и сам судохозяин или его доверенный, обычно сопровождавшие караван, размещались в казенках.

Рабочие нанимались обыкновенно по формальным условиям, заключаемым в судходной расправе и скрепляемым подписью „водяного барина“. При этом судохозяину выдавалась из расправы особая

¹⁾ Богуславский: „Волга, как путь сообщения“, стр. 19.

²⁾ Штуковберг: „Барки“ („Энцикл. Лексикон“ Плюшара, ч. IV, стр. 348).

³⁾ Команда стопорщикам была: „стой, кони!“, по которой машина останавливалась, и „пошел, кони!“, по которой снова пускались в ход.

тетрадь, в которую вписывались все рабочие, с обозначением времени и условий найма, и отмечались как выдача денег, так и всякого рода события с рабочими в пути. Эти тетради служили, между прочим, материалами при разборке всякого рода споров и недоразумений между хозяином и рабочими.

Плата простым судорабочим была от 6 до 8 руб. в месяц на хозяйских харчах; лоцманам, водоливам, шкивным мастерам, рулевым и конюхам платили, смотря по „рангу“, аккортно за известные сроки, которых считалось обычно три: первый „до Казанской“—22-го октября второй „до Михайлова дня“—8-го ноября и третий „до Филипповского заговенья“—14 ноября.

Лошадей на каждой машине имелось (на две смены через каждые 3—4 часа) от 80 до 120, а в отдельных случаях и до 200 голов. Покупались они на местах отправки судов—в низовых губерниях и по прибытии машины в Рыбинск продавались, за исключением 8—10, оставлявшихся на обратный путь вниз по течению. Стойла для лошадей устраивались в кормовой части судна.

Само собой разумеется, что двигательная сила коноводных машин была значительно больше людской (бурлацкой) тяги и, вместо, максимум, 30—35 тыс., они сразу же повели за собой до 80.000 пуд., через несколько лет 120—150 тыс., а с течением времени их воза достигли до 300—400 тыс. пуд. и больше.

Грузоподъемность самих машин первоначально была от 25 до 45 тыс. пуд., позднее же доходила до 60 и даже до 80 тыс. пуд., при осадке до 12 четв. Кроме того, значительное количество груза было на сопровождавших машины двух-трех (а в позднейшее время и до 5) подчалках (приблизительно одинаковых размеров с самими машинами), поднимавших каждый до 50—80 тыс. пуд., или в более мелких судах вроде гусян, коломенок, мокшан и т. д., следовавших за машиной иногда до 15 и даже до 20 шт. Это увеличение грузоподъемности являлось первым и наиболее важным преимуществом коноводных машин пред другими непаровыми судами своего времени, двигавшимися ручной тягой.

Вторым преимуществом была сравнительная скорость движения машин. В то время, как простые суда проходили за сутки (против течения) в среднем от 3 до 5 верст, скорость движения коноводок выражалась в 10—15 верст, а в тихих и глубоких плесах доходила до 20 верст. При всем том машины, вышедшие с низовых пристаней до Рыбинска, не только не поспевали сделать за лето больше одной путины, но в большинстве случаев доходили только до Нижнего и здесь зимовали (при чем перевозимые товары большей частью выгружались на зиму на берег). До Нижнего обычно шли: от Саратова 3 месяца, от Самары 2, от Казани месяц. Караваны с Камы, Оки и Суры успевали дойти до Рыбинска в одну навигацию.

Но, несомненно, важнейшим достоинством коноводок было огромное сокращение рабочей силы. Как мы видели выше, на больших грузовых судах, число бурлаков при ходе вверх по реке доходило до 300 чел.,—на коноводных машинах оно сократилось до 60 и даже 50 чел. Что это сокращение дало в общем итоге на всю Волгу, можно судить по следующему приблизительному подсчету: принимая общее количество расшив на Волге до 1.000 штук, средней грузоподъемностью в 15.000 пуд., и полагая среднюю норму рабочих только по 2½ чел. на тысячу пудов, мы получим на ручную тягу одного этого груза (не считая подчалков) 37.000 бурлаков. Между тем провоз этого количества груза на коноводных машинах требовал всего

1.875 человек. Таким образом на одних расшивах сокращение выразилось в 35 слишком тысяч человек.

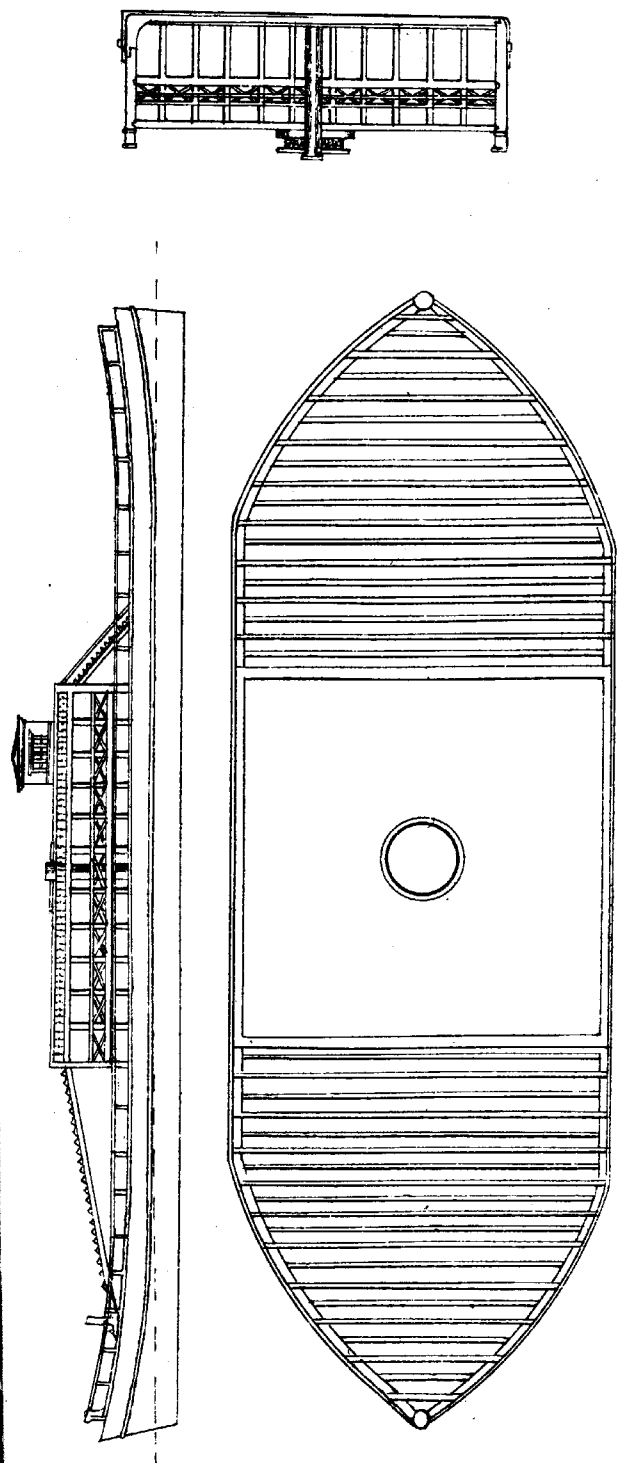
Благодаря приведенным преимуществам машин, они имели возможность и понизить фрахт, который взимался, напр., за перевозку на них хлебных грузов с низовьев Волги до Рыбинска в среднем до 15 коп. с пуда. Это в свою очередь влияло на общее понижение волжского фрахта,—конечно, с обычными колебаниями его в зависимости от разных причин. Мы имеем следующие сведения о фрахтах, на Волге ко времени развития здесь пароходства, т. е. как раз в период наибольшего распространения коноводных машин: „Цены за провоз с низовых пристаней до Рыбинска,—говорится в статье „Обозрение главных водяных сообщений в России“, помещенной в „Библиотеке хозяйственно-коммерческих знаний“ за 1841 год,— весьма различны, смотря по количеству товаров, числу порожних судов и состоянию вод. По средней соразмерности полагается в пуда: из Саратовской губернии около 65 до 70 коп.¹⁾, из Симбирской, Пермской, Вятской, Казанской около 40—45 коп., из Нижегородской от 20 до 25 коп., из Моршанска и Орла от 40 до 50 коп., из Промзина (на Суре) от 40 до 45 коп. За сплав клади из Рыбинска платится с пуда до С.-Петербурга чрез Сомину по Тихвинской системе от 40 до 120 коп., чрез Вытергу по Мариинской—от 32 до 50 коп., чрез Волочек по Вышневолоцкой системе около 40—45 коп., до Нижнего-Новгорода от 10—15 коп., до Казани 25—35 коп., до Перми около 50 коп. За доставку клади от Чебоксар платится до Рыбинска около 30 коп., до Нижнего-Новгорода около 15 коп.; от Симбирских пристаней до Рыбинска около 35—55 коп., до Нижнего-Новгорода около 20—35 коп., до Казани около 15—20 коп., до Астрахани около 25 коп. с пуда; от Саратовских пристаней до Нижнего-Новгорода около 30—40 коп., до Астрахани около 10—15 коп. с пуда“.

Но, наряду с отмеченными достоинствами коноводок, они имели и крупные недостатки, при чем последние прогрессивно возрастали с увеличением размеров судов. Важнейшими из этих недостатков были громоздкость и неповоротливость машин, с их огромными ввозами, растягивавшимися иногда саж. на 300, а главное—большая осадка как самих машин, так и их караванов, создававшая постоянную опасность постановки судов на мель. Все это вместе взятое делало коноводные машины большим тормозом для волжского судоходства вообще, а в сильное мелководье они становились истинным бедствием для других судов, так как, засевши на перекатах и разбросавши по ним свои якоря, совершенно запирали судовой ход иногда на целые недели.

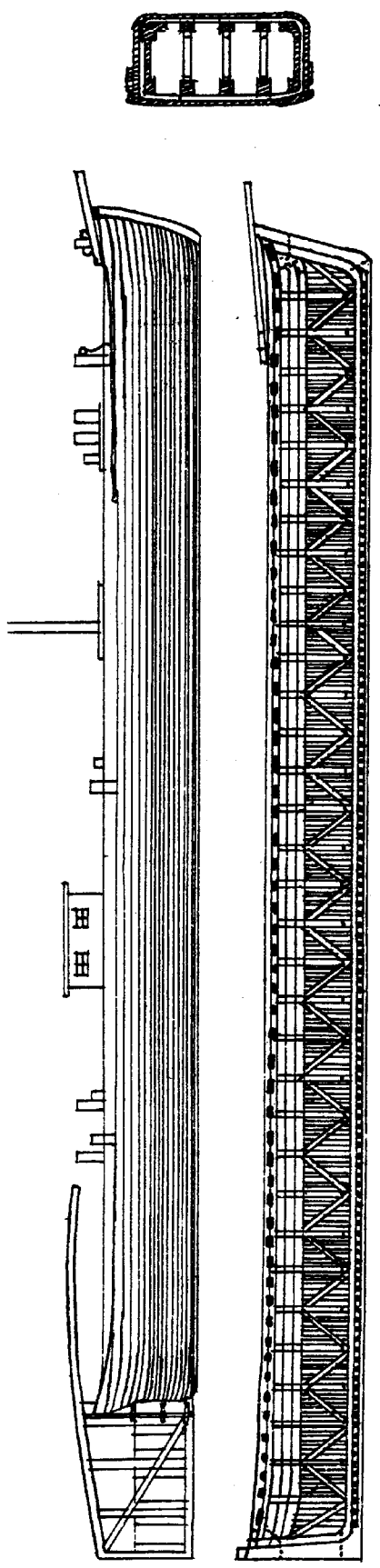
В 1847 году на это обратил внимание главноуправляющий путями сообщения гр. Клейнмихель, отметивший в своем приказе, после личного осмотра Волги, что для „впящего в судоходстве успеха остается желать уничтожения или, по крайней мере, уменьшения числа судов конномашинных: в нижней части Волги²⁾ суда эти, по огромности размера и медленности хода, препятствуют свободному движению судоходства; кроме неповоротливости своей, они часто в узких местах фарватера останавливают совершенно ход других судов, вверх и вниз идущих“. Однако сделать тут что-либо было трудно, и сам автор приказа заканчивал свое замечание о вреде

¹⁾ Счет ведется на ассигнации. *И. Ш.*

²⁾ Таковой считалась в то время Волга от Рыбинска до Астрахани.



Вис. 101 Волжская коноводка (первоначального типа)



Вис. 120 Волжская яловая байрака



коноводных машин словами: „Но машины эти не прежде уничтожатся, как когда буксирное пароходство на Волге разовьется“.

Во всяком случае коноводные машины остались плавать на полной свободе, и спустя 5 лет после цитированного приказа, — 10 декабря 1852 г., — симбирский купец И. Д. Болдин писал тому же Клейнмихелю из г. Рыбинска следующее:

„Производя хлебную торговлю с низовых губерний к г. Рыбинску и С.-Петербургу, я имел много случаев заметить затруднительность доставки отправляемого хлеба к назначенным пунктам. Весьма нередко грузы, назначенные в столицу, не достигают даже Рыбинска



Рис. 104. „Колотовки“.

и остаются на распутьи, где зима застанет. К сожалению нашему, подобные явления мы стали замечать чаще и, не разбирая причин гнева Божия, изливаемся жалобами на обмеление р. Волги. Но эти жалобы совершенно несправедливы. Причина самая простая и происходит от нашего невежества: покуда коноводные машины делались в меньших размерах и могли взять клади до 150 тыс. пуд., мы находили облегчение в поставках и получали некоторую выгоду, но как скоро эти неуклюжие суда возросли до нелепых размеров и в настоящее время возят до 400 тыс. пуд., то ясно, что для погрузки такого количества клади необходима осадка судов от 12 до 14 четв. и более. Даже есть машины, которые без груза имеют до 7 четв. осадки. В этом-то бессознательном и закоснелом невежестве и состоит вся причина наших успехов и наших несправедливых жалоб. Если блок на машине вертится, то мы и не думаем, что для подобных уродов не везде доступно к ходу и Каспийское море...“

В заключение автор письма предлагал ряд мер для облегчения зла: „Сиятельнейший граф! Воззрите оком внимания на мои краткие замечания и положите предел дикому невежеству. Царь-Батюшка не откажет в благодетельном законе к процветанию судоходства и всей нашей торговли.

„Этим законом определите:

„1. Во время половодья р. Волги до 1 числа июня всем судам и пароходам при полных грузах, имеющим осадку на 8 четв., дозволить свободное плавание к г. Рыбинску, а которые имеют осадки более 8 четв., не проходя Н.-Новгорода, должны паузиться.

„2. С первого числа июня все суда, идущие к г. Рыбинску с своими грузами, должны иметь осадку не более 6 четв., а имеющие большую осадку, не проходя Нижнего, должны распаузиться.

„и 3. Все суда, отправляемые из Рыбинска по р. Шексне до Белозерска, по 1 число июня (должны иметь) никак не более 5 четв.

„Эта спасательная мера,—заканчивал Болдин свое письмо,—преобразит конструкцию судов и пароходов к успешному и беспрепятственному плаванию по всему протяжению наших водных сообщений, и мы с полной уверенностью надеяться можем на совершенное развитие пароводного судоходства, а о разорительных же мелководьях может остаться одно только воспоминание в нашей истории“...

Письмо было направлено Клейнмихелем на распоряжение правления V—го округа п. с., ведавшего р. Волгой. Правление признало замечания Болдина заслуживающими внимания, но с своей стороны полагало возможным допустить с начала навигации до 1-го июня свободное плавание всем судам, совершенно не ограничивая их осадки,—в этом смысле и было сделано постановление. Какие решения были приняты по остальным предложениям Болдина, у нас сведений не имеется.

Коноводными машинами перевозились, главным образом, хлебные грузы с низовьев Волги и с Камы до Рыбинска, а также волжская и камская соль до Н. Новгорода и Саратова. Временем наибольшего расцвета машин были 40-е годы XIX века, когда (с окончанием срока всех выданных привилегий) их плавало на Волге до 200 штук. Во второй половине 50-х годов, когда начало развиваться кабестанное и буксирное пароводство, число машин сократилось уже на половину (в 1856 г. 82 шт.), в 1865 г. их плавало по Волге только 9, а к навигации 1871 года осталось всего 3 машины.

Дольше всего коноводки держались в Н.-Новгороде и Рыбинске для пристанских работ, главным образом по разводке караванов. В виду того, что работа пароходов, ходивших на дровяном отоплении и не имевших предохранителей от вылетающих из труб искр, считалась небезопасной в черте городских поселений, небольшие коноводные машины,—до 15 саж. длины и 4 саж. ширины,—называвшиеся местным населением *колотовками*, существовали на названных крупных пристанях до самого введения нефтяного отопления пароходов (см. рис. 104).

Наиболее известными владельцами коноводных машин были: в Нижнем-Новгороде бр. Федор, Аристарх и Николай Андреевичи Блиновы, Абрам и Петр Лукичи Ненюковы, Павел Дмитриевич Климов и др.; в Ярославле бр. Андрей и Семен Ивановичи Крохоняткины (имевшие 8 машин и до 30 подчалков), Спиридон Анисимович Полетаев (2 машины и несколько подчалков), Балов и Рахманов; в Муроме бр. Павел, Леонтий и Ефим Ермолаевич

Тагуновы, в Коврове Большаков и Першин, в Рыбинске Николай Михайлович Журавлев, в Кинешме Алексей Иванович Поленов, в Пучеже Дмитрий Петрович Иконников (4 машины и до 15 подчалков) и т. д.

Главным местом построек машин был Балахнинский уезд Нижегородской губ.; кроме того, они строились и в др. местах на Волге, а также на Каме, Вятке и в Оренбургской губ.—на Златоустовском горном заводе.

Применение к движению судов конных приводов было в свое время таким крупным шагом вперед, что оно вскоре же стало практиковаться, кроме коноводных машин, и на других судах, размеры коих позволяли устанавливать необходимые для того приспособления. Так, конные приводы часто устраивались на камских соляных ладьях ¹⁾.

Конно-машинные ладьи шли обыкновенно с подчалками, имея до 60 чел. рабочих и 50—60 лошадей с 15 подростками-погонщиками, работавшими на две смены. До устья Камы они двигались самосплавом, затрачивая на это 10—15 дней, а от устья Камы до Нижнего—лошадиной тягой, делая не больше 15 верст в день и, таким образом, идя от Камы до Нижнего 35—40 суток; изредка при этом пользовались и парусом. Плата рабочим была первое время за путину—до устья Камы 15 руб., до Нижнего 30 руб.; позднее (с 60-х гг. XIX в.)—месячная, рублей по 12—15 в месяц. Лоцманам платили аккортно: за сплав по Каме до 50 руб., со взводкой же до Нижнего до 80 руб.

Во что обходилась доставка соли в конно-машинных ладьях, точных сведений не имеется, но по приблизительным подсчетам себестоимость перевозки слагалась из следующих цифр:

1) Стоимость ладьи и подчалка крупных размеров, выражавшаяся около 7.000 руб., при вырубке до 50% этой суммы за продажу судов в месте назначения груза.....	3.500 р.
2) Стоимость снастей—2.000 пуд., по 5 руб. за пуд, 10.000 руб., с расчетом службы их на 2 года..	5.000 "
3) Погрузка и выгрузка судов—до 160 тыс. пуд., по 5 руб. с тысячи пудов.....	800 "
4) Содержание рабочих и служащих на судах...	4.000 "
5) Содержание 60 лошадей в течение 80 суток, по 25 руб. на голову, считая овес по 30 к. и сено по 6 к. за пуд.....	2.000 "
6) Обратная доставка вооружения судов (2.700 п.) от Нижнего до Усолья.....	900 "
7) Утечка соли в пути и разные другие мелкие расходы	500 "
8) Содержание администрации в Нижнем.....	1.700 "

Итого.... 15.400 р.

или около 10 коп. с пуда.

Кроме ладей, конные приводы ставились некоторыми судопромышленниками и на других крупных судах, вплоть даже до

¹⁾ Даже первая машина Пуадбара была поставлена на соляной ладье.

расшив. Особенно практиковала это на расшивах фирма Сергеевых из с. Исад., в течение нескольких поколений (основатель фирмы Дмитрий Федорович, сын его Филипп Дмитриевич и внук Александр Филиппович) промышленявшая главным образом лесным делом, но одновременно производившая довольно крупные перевозки хлебных товаров на расшивах. Небольшие конные приводы (до 20 лошадей, работавших на две смены) значительно ускорили доставку грузов в безветряную погоду, когда расшивам нельзя было пользоваться парусами.

Главнейшие судостроительные пункты Петровского периода.

К концу рассматриваемого периода деревянное судостроение на Волге и ее притоках достигло кульминационного развития как по форме судов, из коих некоторые остаются непревзойденными до настоящего времени, так, — можно думать, — и по количеству выстроенных судов. В дальнейшем, в связи с развитием пароходства и постепенным принятием мер к углублению волжского фарватера, усилия судостроителей направляются уже на увеличение не столько количества судов, сколько их размеров и емкости.

Судовое движение на Волге, особенно в весенний период, до наступления межени, было огромное. В цитированной нами в I т. записке купечества, торгующего при С.-Петербургском порте, поданной главноуправляющему путями сообщения гр. Клейнмихелю, указывалось, что в первой половине XIX века по Волге проходило ежегодно до 5.000 одних только большемерных судов, а сам Клейнмихель в приказе, изданном после своей поездки по Волге, отмечал, что он был „личным свидетелем того действительно беспрецедентного движения, которое представляет Волга в период судходного времени: вся река покрыта судами, — суда тянутся одно за другим длинной непрерывной цепью, а на пристанях производится нагрузка товаров, к отправлению приготовленных“.

Вполне естественно, что при таких условиях судостроение на Волге получило чрезвычайно широкое развитие, и судостроительные пункты были раскиданы повсюду, где только можно было достать необходимые для него материалы, в особенности лесные. И. Ф. Штукенберг в самом начале следующего за рассматриваемым нами „парового“ периода волжского судоходства писал, что „многочисленные речные верфи находятся на Волге от Твери до Саратовской губ.“¹⁾.

Однако главнейшими пунктами судостроения и теперь остались те же, что были в предыдущий период, при чем почти все они значительно расширились, а некоторые распространились и на всю соседнюю округу.

В начале периода одним из самых важных судостроительных пунктов на Волге являлась *Казань*, где еще в XVII в. производилось строение судов не только речных, но и морских. Казанские судовые мастера пользовались в свое время такой широкой известностью, что их выпысывали в другие крупные судостроительные пункты в качестве образцовых. Так, в 1703 г., когда, после основания Петербурга, начали приниматься меры к созданию балтийского

¹⁾ Штукенберг: „Волга“ („Энцикл. Лексикон“ Плюшара, т. XI, стр. 317).

флота, из Казани были выписаны в Петербург судовые плотники; такой же вызов повторился в 1715 г. для петербургского адмиралтейства.

С самого начала царствования Петра I, как мы видели выше, в Казани было сосредоточено строительство морских судов чуть не для всех наших морей, при чем,—несомненно, в целях облегчения этого дела и привлечения строительных материалов,—в 1699 г. были упразднены все таможенные заставы, как в самой Казани, так и в пунктах, расположенных выше и ниже этого города (указ от 31 марта 1699 г. ¹⁾). В 1703 г. проезжавший мимо Казани де-Бруин видел здесь корабельные верфи, расположенные верстах „в 6-ти—7-ми от города, на месте, где река очень широка“ и где строилось в то время 380 судов, из коих 40 были уж готовы к спуску на воду. В 1703—1706 гг. был издан ряд указов о закупке и доставке в Казань разных кораблестроительных припасов, а в 1706 г. сюда были отправлены для судостроения особый командор с экипажем из офицеров, матросов и корабельных мастеров. В 1710 г. в Казани были выстроены 5 кораблей для Балтийского моря: „Орел“, „Солнце“, „Полумесяц“, „Северная Звезда“ и „Город Казань“, проведенные в означенном году в Петербург, а затем выстроены 8 судов для Азовского флота. В 1712 г. отправлены в Петербург выстроенные в Казани каты; тогда же в Казань прибыл специально командированный буерный мастер, заложивший целых 100 судов этого типа. В 1716 г. было повелено заложить в Казани 10—15 „тялок для ходу на море“ и т. д.

В 1718 г. учреждено казанское адмиралтейство, открытое на левом берегу р. Казанки, на пахотной земле Зилантова монастыря и села Бежболды, и с этого времени судостроение развилось здесь еще больше, распространившись и на соседние селения—Верхний и Нижний Услоны, лежавшие на правом берегу Волги. В 1722 г. казанским адмиралтейством была выстроена целая флотилия для Каспийского моря, состоявшая из 24 судов разных наименований и значений (бомбардирские корабли, фрегаты, бригги, люгера, транспорты и гальоты ²⁾), а за время существования адмиралтейства в течение 112 лет на нем было построено для Каспийского флота до 400 судов различных типов.

Однако к концу рассматриваемого периода Казань стала постепенно терять свое судостроительное значение, и первенство в этом отношении начало переходить к *Нижнему-Новгороду* и, вообще, к Нижегородскому району. Уже при Петре I, когда после неудачного Азовского похода 1695 г. началось „царское“ строительство судов в с. Преображенском, из Нижнего был выписан для участия в работах ряд судовых мастеров, из коих „Якушка Иванов с товарищи 7 человек“,—очевидно, как лучшие из всей массы,—были поставлены на работы „у Государевой каторги“, изготовляемой по образцу полученной царем из Голландии ³⁾. Несколько позднее в Нижнем была открыта „партикулярная верфь“, куда были командированы „офицеры и мастера и работные люди... к судовому строению“ с петербургской партикулярной верфи, за счет которой они и содержались, а „из Сената определен в Нижний Маеор Михайло Яковлев для надзирания судового строения“. В 1723 г. этот штат, по недостатку

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр., I, т. III, № 1579 (п. 25).

²⁾ Мих. Рыбушкин: „Краткая история гор. Казани.“ Казань, 1848 г. Стр. 115—116.

³⁾ Благин: „История русского флота. Период Азовский“, стр. 21 в прилож., ч. I, стр. 5.

средств у петербургской верфи; был сокращен до одного корабельного подмастерья, также одного десятника с 6 плотниками и одного блокового мастера с двумя плотниками, и те все оставлены были только на 1½ или 2 года ¹⁾. Однако новые приемы судостроения были настолько уже усвоены в Нижнем, что с течением времени вся нижегородская округа покрылась судостроительными предприятиями, из которых многие славились своим искусством по всей Волге. Особенно выделялись в этом отношении: Балахна, Никольск (около Балахны), Городец, Сологузово, Катунки, Пучеж, Сокольское, Работки и Воскресенск на Волге; Жолнино на Оке. Городец и Сологузово в свое время считались первыми на Волге по постройке быстроходных расшив; Балахна же до сих пор является лучшей строительницей деревянных судов (особенно нового типа — баржей), при чем балахнинские судостроители, расходясь отсюда по другим местностям, разнесли свое искусство не только по всему Поволжью, но и по многим рекам Сибири.

Следующим за Казанью и Нижним-Новгородом судостроительным пунктом должна быть названа *Астрахань*, куда еще Петр I в 1722 г. решил перевести из Казани адмиралтейство в целях приближения его к Каспийскому морю. Он сам выбрал в Астрахани место для адмиралтейства, около Кутума, но до конца своей жизни не успел осуществить свое намерение, а после его смерти оно было забыто на целые 100 лет.

Значительными судостроительными пунктами продолжали оставаться также Ярославль и Тверь.

О развитии судостроения в *Ярославле* можно судить по тому одному факту, что в 1719 г. царь Петр признал необходимым послать сюда особого корабельного мастера, Сурмина, для переделки староманерных судов по новым образцам и обучения местных мастеров новому судостроению.

Тверь особенно славилась своими гребными судами, вследствие чего здесь была заказана во свое время постройка галер для путешествия по Волге Екатерины II.

Наконец, крупные судостроительные пункты были в *Рыбинске*, *Романове*, *Мышкине*, *Мологе* и др. ²⁾.

Не менее широко, чем на Волге, развилось в рассматриваемый период судостроение в камском бассейне. Этому особенно способствовало: а) развитие отмеченной нами выше дороги из России в Сибирь через Соликамск и Уральские горы к верховьям р. Туры, почти в течение 200 лет бывшей главным торговым путем из Европы в Азию; б) открытие в начале XVIII стол. Ирбитской ярмарки, служившей местом обмена русско-европейских и сибирских товаров; в) развитие при Петре I и его приемниках горного дела на Урале и основание там многочисленных горных заводов, сильно повысивших грузооборот камского бассейна; г) развитие в верховьях Камы соляного дела; д) расширение на средней Каме, Белой и Вятке земледелия, давшего значительное количество хлебных грузов; наконец, е) разработка богатых лесных массивов камского бассейна, увеличившая поток лесных грузов. Судостроение на Каме, помимо старых пунктов, отмеченных нами ранее, распространилось на целый ряд более мелких прибрежных селений и заводов, из коих позднее некоторые играли очень крупную роль в судостроительном деле.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр., I, т. VII, № 4141.

²⁾ Штуkenберг: „Волга“ („Энцикл. Лексикон“ Плюшара, т. XI, ст. 317).

Г Л А В А VIII.

ПЕРИОД ПАРОВОГО ФЛОТА И ЖЕЛЕЗНОГО СУДОСТРОЕНИЯ.

(XIX век).

Начало XIX века ознаменовалось двумя великими достижениями в судоходстве—изобретением пароходства и развитием железного судостроения. Оба эти достижения, произведшие коренной переворот в судоходном деле, шли параллельно, будучи тесно связаны одно с другим, так как, не говоря о том, что все машины и двигательные механизмы паровых судов делались из железа и различных его соединений (каковы сталь, чугун и проч.), самое строительство железных судов развилось, главным образом, на пароходах, которые с первых же шагов начали делаться целиком из железа.

Применение пара к судоходству. Мысль о применении пара к движению судов возникла еще раньше XIX столетия и, по крайней мере, лет за 250 до изобретения пароходов. Сохранилось известие, что еще в 1543 г. капитан испанской морской службы Власко-де-Гарай обращался к королю Карлу V-му с ходатайством испробовать изобретенную им машину для движения судна. Что представляла из себя эта машина, точных сведений не сохранилось, но известно, что в состав ее входил котел с кипящей водой, а действием машины приводились в движение два большие колеса, укрепленные по бокам судна, как и на наших пароходах. Король не обратил должного внимания на изобретение, и оно погибло бесследно.

Через полтора столетия слишком лет идеей о паровом двигателе для судов занялся известный французский физик Папин, изобретатель первой паровой машины, получившей, по его имени, название „Папинова котла“. Сущность парового двигателя Папина заключалась в том, что упругостью пара поднимался водяной столб, изливавшийся в особый резервуар, а оттуда в ковши водяного колеса, приводившего в движение судно. Само собой разумеется, что сила такого двигателя была очень слабая. В 1707 г. Папин отправился из Касселя в Лондон по реке Везеру на построенной им колесной лодке, на которой, по некоторым сведениям, был поставлен его двигатель (по другим известиям на лодке был ручной привод). Точных данных о лодке Папина не сохранилось, так как она в пути была разрушена озлобленными лодочниками на одном из истоков Везера—р. Фульде. Выстроить другую Папин не смог за неимением средств.

После Папина попытки применения пара к судоходству учащаются, особенно в связи с усовершенствованием паровых машин сначала Ньюкоменом, а затем знаменитым Уаттом, создателем первой паровой машины:

Из попыток с машиной Ньюкомена наиболее известные следующие: 1) в 1736 г. англичанин Джонатан Холлз предложил

английскому адмиралтейству проект парового (заднеколесного) судна с машиной Ньюкомена, но адмиралтейство отвергло предложение, главным образом, в виду несовершенства двигательного аппарата; 2) в 1753 г. на объявленный Парижской академией наук конкурс по вопросу о замене силы ветра для движения судов были представлены два проекта о применении в качестве двигателя пара: а) аббат Готье предложил аппарат, очень сходный с аппаратом Холлза, и б) известный ученый Даниил Бернулли рекомендовал механизм с лопаточными колесами (на подобие колес ветряных мельниц), приводимыми в движение той же машиной Ньюкомена, которую при этом Бернулли подверг очень серьезной критике, указывая, что она ни в коем случае не может дать скорости свыше 4 верст в час. Из опытов с машиной Уатта самым интересным является изобретение француза Жоффруа д'Аббак, первое судно которого на испытании в 1783 г. (в Лионе) двигалось против течения воды в продолжение целой четверти часа. Жоффруа первый поставил Уаттову машину не с одним цилиндром, как она делалась до тех пор, а с двумя, вследствие чего получилось непрерывное движение аппарата, а в качестве передаточного механизма движения употребил колеса с лопатками,—изобретение глубокой древности, применявшееся на судах еще римлянами, которые приводили их в движение силой волков. После испытания в Лионе Жоффруа обратился с просьбой к французскому правительству о выдаче ему тридцатилетней привилегии на его изобретение, но, к сожалению, предложенное ему для этого повторение опыта в Париже не могло состояться за отсутствием у изобретателя средств, а начавшаяся вскоре французская революция похоронила все дело.

Из дальнейших попыток можно указать на американские изобретения Фича и Рамзея, из которых Фич с помощью компании из лиц, заинтересовавшихся его изобретением, построил в 1780 гг. паровую лодку, двигавшуюся с скоростью 5 верст в час помощью особых, соединенных с машиной, лопастных весел, а Рамзей устроил целых два снаряда, из коих первый состоял из насоса, качавшего воду на носу судна и выбрасывавшего ее под кормой, толкая таким образом лодку силой воды, второй двигал судно посредством длинных кольев, насаженных на рукоятки, утвержденных на оси маховика паровой машины и, при вращении оси, упирившихся в дно реки. Понятно, что и эти изобретения не разрешали задачи и не имели никакого практического успеха, как равно и некоторые другие попытки, предпринимавшиеся позднее Фича и Рамзея. Из них заслуживает упоминания едва ли только не одна—английского корабельного инженера Саймингтона, который сделал сначала паровой катер с гребным колесом, работавшим в проеме внутри судна со скоростью до 12 верст в час, а затем поставил, по заказу лорда Дундаса, небольшой паровой буксир с колесом сзади судна, предназначенный заказчиком для работы в каналах, но после удачной пробы не получивший практического применения, так как владельцы каналов не разрешили плавания на судне, опасаясь размыва берегов поднимаемыми им волнами.

Честь постройки первого парохода, вполне пригодного для судоходной работы и послужившего прототипом при дальнейшем развитии парового судостроения, принадлежит знаменитому механику Роберту Фультону (1765—1815 гг.).

Ирландец по происхождению, но родившийся в Сев.-Америке, Фультон еще в 1803 году построил в Париже (куда переселился

в 1796 г.) паровую колесную лодку, свободно плававшую по реке со скоростью 5 верст в час по течению и 4 верст против течения, а когда правительство Франции во главе с Наполеоном I не оценило

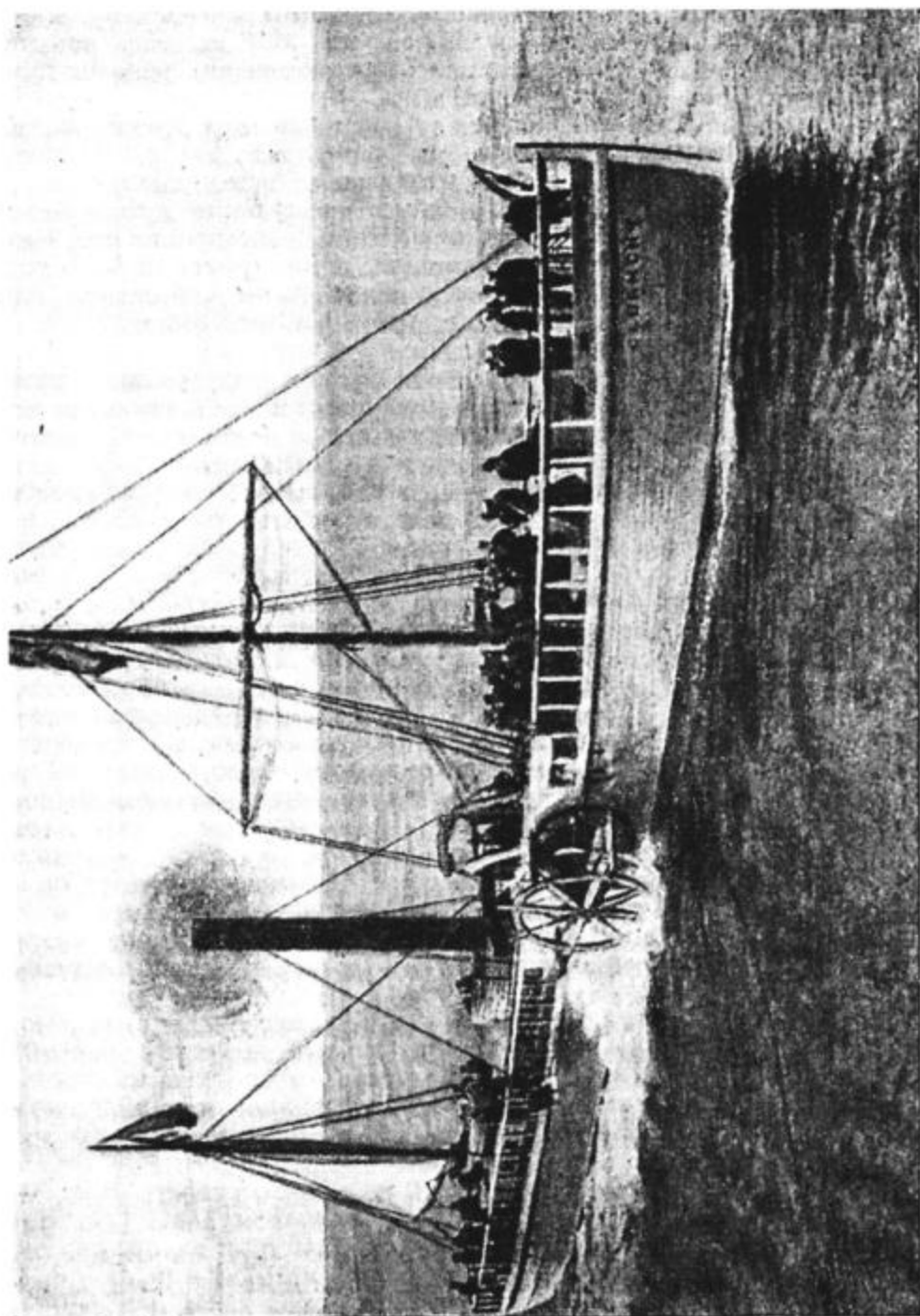


Рис. 105. „Клермонт“ Фультона

гениального изобретения, уехал в 1804 г. в Англию, где, по его чертежам, была сооружена в 1806 г. паровая машина Уатта. Фультон увез ее в Нью-Йорк и здесь, при материальной поддержке бывшего

американского посланника в Париже Ливингстона, глубоко заинтересовавшегося новым изобретением, построил свой первый пароход, названный „Клермонтом“ (см. рис. 105). Это было довольно большое по своему времени судно в 133 фута (19 саж.) длины и 18 фут. (2½ саж.) ширины, с значительной вместимостью—до 150 тонн. Проба парохода, произведенная 11 августа 1807 г., дала вполне успешные результаты: судно двигалось против течения реки со скоростью 5 англ. миль (около 8 верст) в час.

Еще раньше Фультон получил от американского правительства 20-летнюю привилегию плавания на пароходах по р. Гулзону и уже к 1811 году спустил на воды этой реки четыре новых парохода, кроме „Клермонта“. Вслед затем пароходы (называвшиеся тогда *пиротрафами*) появились на р.р. Миссисипи и Огайо. Конструкция всех этих судов мало чем отличалась от „Клермонта“, но постройка их была уже значительно более совершенная и с некоторыми удобствами для пассажиров, в виде навесов и легких рубок (см. рис. 106 и 107).

Возникновение железного судостроения.

Одновременно с развитием пароходства, после Фультона быстро двинувшимся вперед, начало не менее быстро развиваться и другое великое достижение в судоходстве—железное судостроение.

Первые суда из железа, как и первые опыты устройства паровых судов, появились еще раньше XIX века, именно—в 80 гг. XVIII столетия, на некоторых каналах Англии, а к началу XIX в. получили здесь уже известное распространение, но, помимо того, что эти суда были очень небольшие по размерам, они не были и всецело железными, так как многие и при том наиболее важные их части,—напр. штевни, кили и бимсы,—продолжали делаться из дерева, а железо шло, главным образом, на обшивку корпусов. Вообще, до XIX века железное судостроение должно быть признано не выходящим из предела опытов. Железу еще не верили, а в частности применение его к судовому строительству было встречено не только с недоверием, но даже с ненавистью со стороны отдельных групп населения, имевших прикосновение к строительству деревянных судов. Ожесточение этой ненависти доходило до того, что некоторые из первых железных судов были утоплены злонамеренными людьми, просверливавшими дыры в их корпусах. Это, конечно, не остановило строителей новых судов, и железное судостроение продолжало развиваться и совершенствоваться.

В 1822 г. компанией Горслей в Стаффордшире (Англия) был построен, по чертежам Аарона Манби, первый железный пароход, названный по имени своего судостроителя; тотчас же по постройке он благополучно перешел Ламанш с грузом льняного семени и чугунных изделий, а затем в течение 30 лет неизменно плавал между Лондоном и Парижем.

В последующие годы, с успехами железного судостроения, начали быстро увеличиваться размеры железных судов. Так, уже в 1826 г. в Гриноке был построен пароход в 160 фут. длины, при чем был сделан с таким искусством, что в свое время считался образцовым; в 1838 г. сооружен железный пароход в 231 фут. длины, в 1848 г.—в 315 фут., наконец, в 1859 г. построен в Милване, близ Лондона, пароход *Leviathan* (позднее переименованный в *Great Eastern*) в 683 фута длины, бывший в свое время чудом строительной техники.

Теоретические обоснования железного судостроения были широко усвоены как в самой Англии, так и на континенте, с появлением научных сочинений по этому вопросу, из которых первым было сочинение известного в свое время строителя железных судов в Ливерпуле Лерда, а лучшим—записка строителя корольского

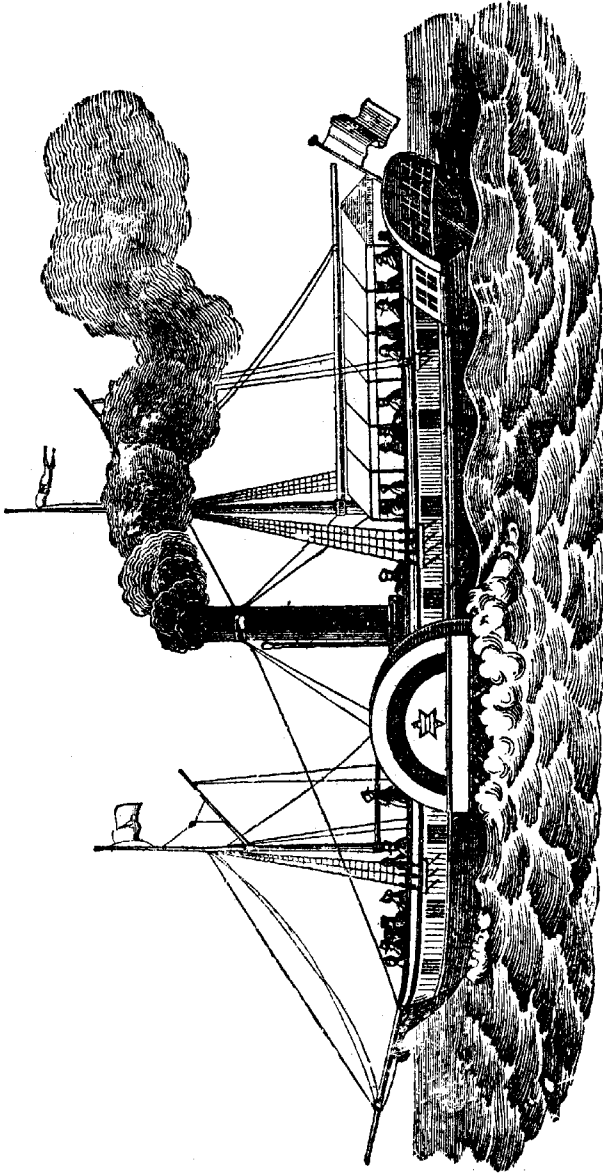


Рис. 106. Тип первых пароходов за границей.

портсмутского адмиралтейства Крузе, помещенная в мае 1840 г. в журнале *United Service*.

Названными сочинениями были ясно и бесповоротно доказаны большие преимущества железных судов по сравнению с деревянными, сводившиеся в основных чертах к следующему:

1. Железные суда гораздо прочнее деревянных, вследствие как большей крепости железа, вообще, так и „совершеннейшего соеди-

нения членов, происходящего от того, что болты и другое крепление состоит из того же материала, как и самые скрепляемые члены" ¹⁾.

2. Вследствие сравнительной прочности, а также большей стойкости в борьбе с различными вредителями (начиная с атмосферных влияний), железные суда значительно долговечнее деревянных: обычная продолжительность срока службы железных судов 40—50 и более лет, средняя продолжительность работы деревянных судов в лучших случаях 10—12 и редко превышает 15 лет.

3. Железные суда легче по весу аналогичных деревянных, вследствие чего имеют меньшую по сравнению с ними осадку, что особенно важно для речного судоходства.

4. В то же время железные суда, в виду меньшей толщины своих составных частей, обладают большей емкостью по сравнению с деревянными для полезного груза.

5. Железные суда гораздо безопаснее деревянных в пожарном отношении.

6. В виду возможности придать железу, как строительному материалу, самые разнообразные формы, железные суда красивее деревянных и совершеннее по своим ходовым качествам.

7. Наконец, вследствие возможности сделать железное судно безусловно водонепроницаемым, эти суда лучше сохраняют перевозимые грузы, что особенно ценно при перевозке разных сухих, боящихся сырости товаров, а также наливных грузов.

Недостатками железных судов являются: а) большая начальная стоимость их и б) малая эластичность, вследствие этого сравнительно легкая пробиваемость обшивки и, таким образом, большая опасность в случае крушений и аварий по сравнению с деревянными судами, обладающими к тому же и плавучестью самого материала постройки. Первый недостаток возмещается в известной мере продолжительностью срока службы железных судов. Второй с первых же шагов железного судостроения старались устранить устройством в трюмах судов водонепроницаемых переборок (изобретенных в 30 гг. XIX в. в Англии Вильямсом) ²⁾, а также постановкой сильных помп и, вообще, улучшением водоотливных средств. Но все это в конце концов еще больше увеличивало стоимость железных судов, почему в странах, богатых лесом (как и наша Россия), деревянное судостроение остается до последнего времени на ряду с железным, которое применяется, главным образом, к пароходам и более крупным паровым судам.

В качестве материала для постройки железных судов до 90-х гг. XIX в. употреблялось исключительно сварочное железо. С 90-х гг. начала входить в употребление сталь, как более прочная и в то же время мягкая по сравнению с железом. В 900 гг. стала практиковаться так называемая Мартеновская сталь, получаемая от сплава чугуна с железом в высокой температуре регенеративной Сименсовской печи и обладающая высшей степенью прочности и вместе с тем значительной эластичностью, очень важной для аварийных случаев.

¹⁾ Записка Крузе.

²⁾ Первый железный пароход, на котором были поставлены такие переборки, был Garri Owen, построенный Лердом в 1834 г.

Постройка железных судов состоит из тех же **Детали железного судостроения.** отдельных моментов, как и деревянных, и производится в общем в том же порядке и последовательности. Основная разница состоит лишь в том, что все отдельные члены и части судна связываются между собой и крепятся не гвоздями или болтами, а заклепками.

Сначала, так же, как и при постройке деревянных судов, производится ряд подготовительных работ: вычеркивание судна на *плазе*, снятие *лежал*, приготовление блоков, лесов и т. д.

Самая постройка судна производится или на временных клетках, подобно деревянным судам, или на постоянных наклонных платформах, называемых *стапелями* и специально приспособляемых для постройки и ремонта судов (с оборудованием блоками и проч.).

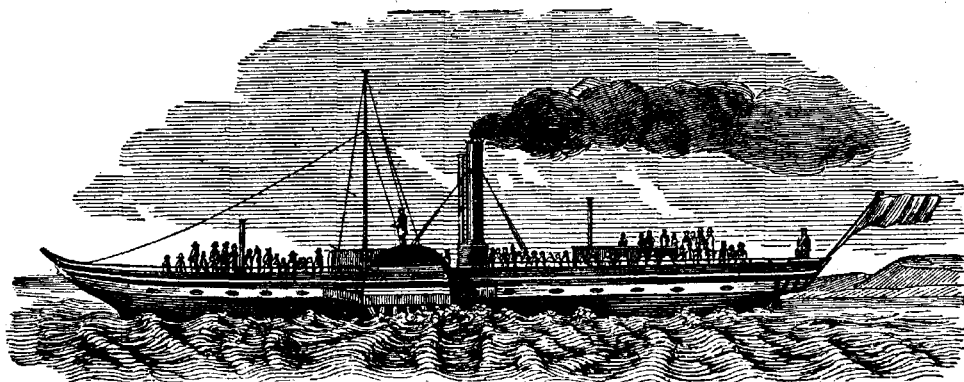


Рис. 107. Тип первых пароходов за границей.

Сборка корпуса начинается с выстилki днища, которое производится обычно от киля к бортам. Киль, в железных судах не играющий такой роли, как в деревянных, где он служит главной связью для шпангоутов, делается однако, в целях большей остойчивости судна, из толстой железной полосы, к которой и крепятся листы днища. Толщина употребляемого при этом материала зависит как от величины и назначения судна, так и от общих норм, практикуемых различными судостроителями и судостроительными заводами, которые иногда расходятся в этих вопросах довольно сильно. Как общее правило, практикуется введение надлежащих утолщений во всех частях корпуса, непосредственно воспринимающих на себя действующие усилия или большие тяжести.

На высланное днище устанавливаются шпангоуты, в нижних своих частях (флортимберсах) состоящие обыкновенно из полосы железного листа,—так называемого *флора*,—и двух угольников (нижнего *прямого* и верхнего *обратного*), окаймляющих флор; последний к борту судна постепенно суживается, вследствие чего угольники сближаются друг с другом, а при загибе шпангоута вверх совершенно сходятся и склепываются в одну общую полосу. Высота флора в речных судах обыкновенно не превышает 10—12 дм. Все закругления шпангоутов (особенно в носу и корме) тщательно проверяются и согласуются с проектированными линиями судна, что на техническом языке называется *малковкой*.

После шпангоутов кладутся кильсоны (стрингера), обыкновенно пропускаемые под шпангоутами, в которых для этого делаются соответствующие выгибы. Количество кильсонов бывает разное,

в зависимости от размеров и, главным образом, ширины судна. Так, на судах до 14 фут. ширины ставится обыкновенно 1—2 кильсона, от 14 до 21 фут. 2—3, на судах шире 28 фут. 5—6 кильсонов. Средний кильсон идет во всю длину судна и заканчивается штевнями, представляющими полосы четырехугольного сечения, выгнутые по обводам судна из ковального железа или литой стали. Боковые кильсоны обыкновенно не доходят до штевней, а оканчиваются у крайних носовых и кормовых переборок. Когда судно имеет в корме подзор (как это бывает при балансирных рулях), то боковые кильсоны загибаются для образования этого подзора.

Верхние концы шпангоутов связываются поперек судна бимсами из „углобимсовой стали“, соединяемыми с шпангоутами или при помощи книц в виде железных листовых накладок, или же посредством расщепления бимсовых концов, при чем нижний конец отгибается вниз.

Все соединения частей предварительно крепятся на болтах, которые затем, по сборке всего корпуса и провеске, т. е. проверке правильности установки его частей, заменяются заклепками.

По укладке кильсонов и шпангоутов производится бортовая обшивка судов, состоящая из продольных железных листов, обыкновенно по очереди то прилегающих вплотную к шпангоутам (прилегающий пояс), то покрывающих друг друга по кромкам (накрывающий пояс). Толщина бортовой обшивки, так же, как и днища, бывает различная, при чем обыкновенно внизу, на линии соединения с днищем (так называемый *скуловой пояс*), обшивка делается, вообще, толще, чем в других, более высоких поясах. В качестве бортовых креплений проводятся стрингера (бархоуты) из железных полос, идущих вдоль всего судна. Кроме того, в тех частях корпуса паровых судов, кои предназначаются для установки машины и котлов, устраиваются еще прочные дополнительные крепления в виде фундаментов, балок и пр.

Палуба почти всегда делается (для удобства по ней ходни) деревянная, только в паровых судах над машинными и котельными отделениями выстилается железом из продольных листов, располагаемых вгладь и поддерживаемых снизу, кроме бимсов, железными планками; сверху, однако, и эти части палубы в большинстве случаев покрываются деревом. Наконец, всегда делается железным, из сплошных полос 12—14 дм. ширины, пояс настилки, идущий по борту и прокладываемый обыкновенно вплотную к вертикальному напуску бортовой обшивки (так называемый палубный стрингер).

Как и на деревянных судах, в местах, где сосредоточиваются большие тяжести, устраиваются карлинсы, поддерживаемые пиллерсами, которые устанавливаются на кильсонах и бывают обыкновенно деревянные, редко металлические из углового железа. На некоторых судах эти карлинсы поддерживаются разгрузочными арками, — в этих случаях, как они сами, так и кильсоны, делаются с флором, оканчивающимся в носу и корме судна загибающимися друг к другу отрезками, которые и обшиваются угольниками. В редких случаях, напр., на больших наливных судах, разгрузочные арки выносятся поверх палубы, для чего на двух боковых кильсонах устанавливаются высокие стойки, соединяемые поверху струнами, спускающимися в носу и корме книзу и схватывающими кильсоны.

Одновременно со сборкой корпуса судна ставятся водонепроницаемые переборки, служащие, помимо своего прямого назначения,

и дополнительным к шпангоутам и бимсам поперечным креплением. Установка переборок всегда делается по шпангоутам, при чем для придания им большей крепости на них нашиваются вертикальные, а иногда и диагональные угольники. Переборки разделяют судно на ряд отсеков, количество которых зависит как от размеров судна, так и от его назначения. На паровых буксирных судах число отсеков бывает обычно 6: два носовых, два средних и два кормовых, при чем крайние отсеки—носовой и кормовой—в большинстве случаев служат для помещения команды: носовой—матросов, а кормовой—кочегаров, два средних занимаются—один машинами и котлами, другой нефтяными цистернами, если пароход работает на нефти, остальные служат в качестве складочных помещений. На больших пассажирских пароходах товарные отсеки часто разделяются дополнительными поперечными переборками на более мелкие отделения. На наливных судах, с целью избежать переливания нефти не только вдоль, но и поперек судна, ставятся и дополнительные продольные переборки, прикрепляемые к кильсонам и карлинсам; число отсеков на наливных судах доходит иногда до 30 штук.

По сборке всего корпуса судна и провеске набора, т. е. проверке правильности установки всех его частей, начинается клепка корпуса и чеканка его швов для придания им непроницаемости, после чего начинается оборудование судна, т. е. навеска руля, установка мачт и, вообще, так называемых *дельных вещей*, т. е. разных поделок, вроде кнехтов, люков, дверей и т. д., конопатка деревянной палубы, плотничные и столярные работы по отделке и мебелировке разных помещений и, наконец, окраска корпуса судна.

На паровых судах к этому прибавляются еще работы по машинной части, т. е. установка машин, котлов и пр. На колесных пароходах, а равно на некоторых непаровых судах, устраиваются по бортам *обносы*, т. е. выступы за борта, укрепляемые на кронштейнах, состоящих из двух больших угольников, постепенно суживающихся к концам и сходящих к корме и носу судна совсем на нет. В обносах устанавливаются колеса, прикрываемые кожухами, и устраиваются кожуховые каюты для размещения администрации судна.

При постройке всех отдельных частей судна наблюдается, для достижения наивыгоднейших эксплуатационных качеств, постоянное стремление уменьшить мертвый груз судна без ущерба в то же время его прочности. В этих целях всюду производятся срезки так называемых нейтральных мест креплений, как, напр., средних частей листов флора, некоторых стрингеров и пр. (общий вес таких вырезок на больших судах доходит до 350 пуд.), замена тяжелых массивных частей более легкими, но зато более жесткими, где это возможно по условиям работы судна, и т. д. В этом отношении русское судостроение пошло даже дальше за границы, вследствие чего наши судовые корпуса получались значительно легче, чем, напр., корпуса германского ллойда, в то же время не уступая им в прочности.

Вопрос об организации пароходства в России
Начало пароходства в России. был возбужден впервые самим изобретателем парохода Фультоном.

В 1813 г. Фультон обратился к русскому правительству с просьбой о предоставлении ему привилегии на устройство изобретенного им особого рода судна, приводимого в движение паром, и на употребление его для сообщения между Петербургом и Кронштадтом, а также и на судоходных реках Российской Империи. Привилегия

была дана на 15 лет. Но в 1815 г. Фультон умер, не только не построив для России ни одного парохода, но даже не представив необходимых для действительности привилегии чертежей и описания своего судна, и по истечении трех лет, обусловленных в привилегии для учреждения пароходства, а именно в 1816 г., привилегия была объявлена уничтоженной.

Вторая попытка организации у нас пароходства была сделана в 1814 г. Английский инженер Додд, чрез управляющего морским министерством, обратился с предложением устроить судно с паровой машиной для перевозки товаров по той же линии Петербург—Кронштадт, но и это предложение не имело никаких реальных последствий,—может быть, потому, что привилегия на пароходство считалась уже выданной Фультону.

Первое паровое судно появилось у нас в 1815 г. в Петербурге. Летом 1815 известный в свое время владелец чугунно-и меднолитейного завода в Петербурге, шотландский выходец, „обер-гиттен-фервальтер“ Карл (Чарльз) Берд поставил небольшую балансирующую машину Уатта в 4 силы на простую тихвинку и стал разъезжать на ней по Неве к немалому удивлению петербургской публики, собиравшейся толпами смотреть на новое „судно с печкой“, названное Бердом „стимботом“ ¹⁾ (см. рис. 108).

Судно было, действительно, довольно „чудное“, с двумя большими колесами, поднимавшимися выше палубы, и трубой, сложенной из кирпича, как в простых дымовых или заводских печах, Паровой котел, помещавшийся в трюме, был также вделан в кирпичную, на подобие печки, кладку. На корме была небольшая рубка позднее, при открытии Бердом рейсов между Петербургом и Кронштадтом, служившая помещением для первого класса,—второй класс был на открытой палубе.

2-го сентября с „стимботом“ были произведены более „блистательные опыты“ в пруде у Таврического дворца, в присутствии многочисленных зрителей вплоть до царской фамилии. Современное описание этого события, сделанное в „Сыне Отечества“ за 1815 год, гласит следующее:

„2 сентября судно сие полтора часа ходило по разным направлениям в круглом, напротив дворца, бассейне, которого диаметр не превосходил сорок сажен. Удобное движение столь большого судна в таком малом пространстве воды представляло приятное зрелище и показывало, сколь оно удобно в управлении. Ее величество государыня императрица и ее высочество великая княжна Анна Павловна со свитой удостоили сей первый стимбот своим присутствием и катались на нем около получаса. Государыня императрица изволила рассматривать с величайшею подробностью состав и строение всех частей машины. Новость сего явления, местоположение и прекрасная того дня погода привлекли туда необыкновенное множество жителей“.

3-го ноября Берд решил испытать „стимбот“ плаванием до Кронштадта. С многочисленной, особо приглашенной публикой судно отошло от пристани в 6 ч. 55 м. утра и в 12¹/₄ ч. было уже в Кронштадте, сделав по 8³/₄ версты в час. Таким образом весь путь был пройден в 5 ч. 20 м., в то время как плававшие здесь „военные пассажиры“ совершали его дольше суток. В Кронштадте, извещен-

¹⁾ Собственное имя первого „стимбота“ в точности не сохранилось: Богданович („Морской Альманах“) утверждает, что он назывался „Фультон“, проф. Лабзин („Историко-статистический обзор промышленности России“, т. II), что—„Елизавета“.

ном заранее о прибытии судна, его встретила масса народа, а по причале судна в гавани на него явился главный командир кронштадтского порта, адмирал Ф. В. Моллер, с несколькими морскими офицерами, по просьбе которых стимбот проделал ряд эволюций и, в конце концов, принял участие в состязании на скорость с гребным командирским катером, лучшим „ходоком“ в Кронштадте, при чем при обычной работе гребцов катер значительно отставал от стимбота, когда же гребцы работали „во всю возможную силу“, то скорость хода обоих судов была одинакова, а иногда катер даже опережал стимбот.

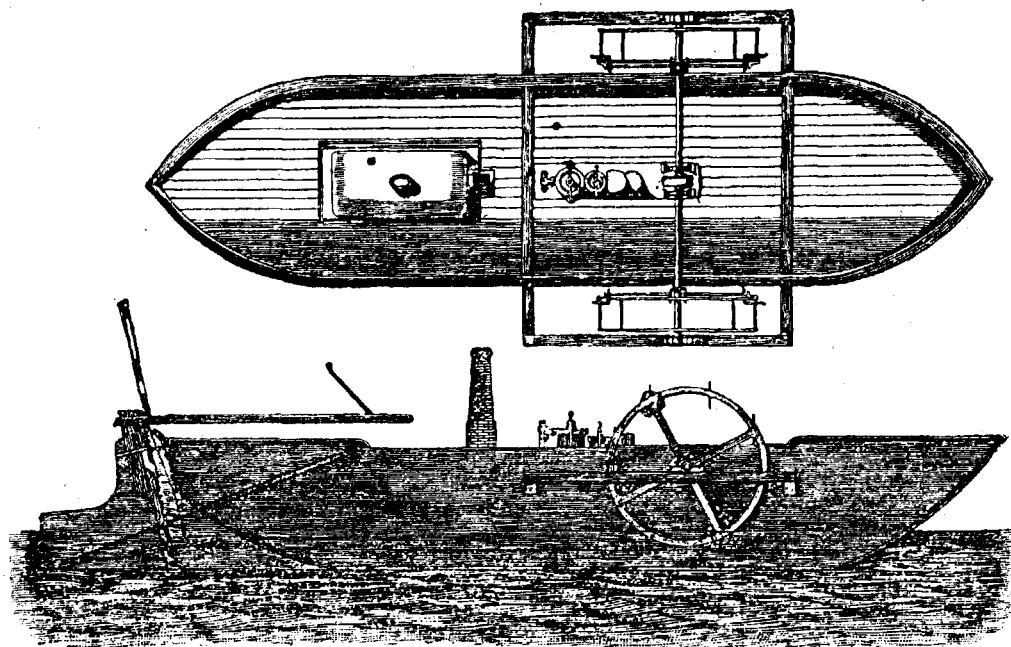


Рис. 108. „Стимбот“ Берда.

Обратный путь до Петербурга, при довольно свежем ветре, был сделан новым судном в 5 ч. 22 м.

Между прочим, в описании этого плавания, сделанном адмиралом Рикордом в № 46 „Сына Отечества“ за 1815 г., впервые было употреблено название *пароход*, получившее со временем всеобщее распространение.

Тотчас же после плавания в Кронштадт Берд возбудил ходатайство о предоставлении ему привилегии на учреждение пароходства, но, в виду уже состоявшегося решения о выдаче такой привилегии Фультону, а также в виду возникших у правительства сомнений в оригинальности судна Берда, которое, по описанию, было признано весьма сходным с паровыми судами, употреблявшимися в Англии и Америке, ходатайство было отклонено.

В 1816 г. Берд построил на своем заводе второй „стимбот“, уже несколько более совершенного устройства, и вновь ходатайствовал о выдаче привилегии. В приложенном к ходатайству интересном описании нового судна сообщалось следующее: „Судно, на коем предполагаю сделать первый опыт сего изобретения здесь в С.-Петербурге, длиною от кормы до носового конца в 60, шириною чрез бимс в 15, а глубиною от бортов до дна в 8 футов, а со всею машиною

и прибором опустится от поверхности воды на два фута. Паровая машина устроена силою против 16 лошадей, и предполагается, что поведет судно по 15 верст в час. Механизм состоит из паровой машины с паровым котлом и двух коленчатых валов с маховым колесом, которые посредством зубчатых колес приводят в кругообращение водяные железные колеса. Эти последние диаметром в 8 футов, шириною в 4 фута, с шестью железными крыльями, каждые длиною в 4 фута, шириною 14 дюймов и опускающиеся на столько же в воду. Сии колеса действием паровой машины обращаются в одну минуту 50 раз, так что действие колес в минуту равно действию 600 гребков того же размера, как вышеписанные крылья, в одну минуту. Паровой котел нагревается изнутри, и топка окружена везде водой, следовательно ни дно судна, ни бока не подвержены никакой опасности от огня, а дым топки проходит в железную трубу, вышиною имеющую 35 футов и могущую служить при попутном ветре мачтою для употребления парусов¹⁾.

На этот раз ведомство путей сообщения высказалось в пользу предоставления Берду привилегии, мотивируя свое мнение, между прочим, тем, что „искусство и опытность Берда в сем деле доказана безопасным и успешным плаванием его судна между Петербургом и Кронштадтом в течении всего минувшего (1816 г.) лета“. 9 июня 1817 привилегия была дана Берду на 10 лет, с правом заводить пароходство на всех реках и морях России.

Первое время Берд составил, было, для организации дела особую компанию, но последняя по каким-то причинам скоро рушилась, при чем из нее выделился своей энергией и настойчивостью ярославский помещик, позднее переехавший на жительство в Астрахань, Дмитрий Петрович Евреинов, повидимому, оставшийся компаньоном Берда и во всяком случае, как увидим ниже, явившийся преемником его по пароходству на Волге.

Берд в конце концов не справился с своей сложной и трудной задачей. В 1820 г. он представил в департамент хозяйственных и публичных зданий отчет о ходе дела по учреждению пароходства, в котором писал: „Честь имею донести, что, по силе данной мне 9 июня 1817 г. привилегии, сверх введенных мною на здешней системе *пяти* пароходов, введены, действуют и устраиваются таковые суда по нижеследующим местам.

„1) по озеру Ильменю и р. Волхову с 9 августа 1819 г. действует *один* пароход;

„2) в г. Мологе выстроено *три* парохода, из коих *один*, для *плаванья по р. Волге, с 29 апреля сего года уже действует, и два действуют попеременно водяными колесами и заводными якорями, для вождения барок противу течения рек: Волги, Оки, Суры, Дны, Мокши, Шексны и Мологи* 2);

„3) в гомельском имении г. государственного канцлера графа Михаила Петровича Румянцева устроен *один* пароход для действия по Днепру и впадающим в него рекам;

„4) в С.-Петербурге устроены *два* парохода, действующие попеременно на водяных колесах и заводных якорях, для вождения судов по Мариинской системе;

1) Архив министерства внутр. дел. Дело № 10 — „О выдаче привилегии Берду на судно, приводимое в действие парами. Начал. 26 мая 1815 г., кончил. 5 ноября 1827 г.; на 154 л.“

2) Курсив наш И. Ш.

„5) в г. Николаеве построен *один* пароход;

„6) по особому условию предоставлено мной действительному статскому советнику, камергеру и кавалеру Всеволоду Андреевичу Всеволожскому устроить *два* парохода,

„и 7) также по условию предоставлено надворному советнику Петру Марковичу Полторацкому устроить *один* пароход для хождения по Днепру и впадающим в него рекам“.

Первые пароходы на Волге. Точных данных о времени появления первого парохода на Волге не сохранилось. Некоторые исследователи ¹⁾, в связи с отчетом Берда, относят его к 1820 году. Однако достоверно известно, что еще раньше 1820 года по Волге проходили пароходы упомянутого в том же отчете владельца Пожевского чугунно-плавильного и железо-делательного завода на р. Каме Всеволода Андреевича Всеволожского, с именем которого и связывается начало пароходства на Волге.

Родовитый аристократ, камергер высочайшего двора и, в то же время, передовой человек своего времени, Всеволожский тщательно следил за разными новыми изобретениями и любил делать сам разные опыты в прикладной технике, почему, естественно, увлекся после изобретения Фультона и идеей парового судна.

Существуют некоторые указания, что он еще в 1816 году ехал из Перми до Казани на пароходе, построенном на его заводе, однако документальных свидетельств об этом нет. Достоверно известно, что в следующем 1817 году Всеволожский построил два парохода—один в 36 номинальных сил и другой, небольшой, в 6 сил. Постройка производилась на том же Пожевском заводе, под собственным наблюдением Всеволожского, машины же строились по проекту и под руководством горного инженера П. Г. Соболевского ²⁾.

Таким образом, по известным доселе документальным данным, годом появления в волжском бассейне первого парохода нужно считать 1817 г.

Подробного описания первых волжских пароходов, построенных Всеволожским, не имеется. Однако надо полагать, что постройка была далека от совершенства и мало чем отличалась от Бердовских пароходов, описание которых приведено выше.

Когда пароходы были готовы и опробованы на месте постройки, Всеволожский выехал на них с своей семьей и дворней до Казани, взяв от соликамского уездного суда, а затем от пермского городского и пристава водяных сообщений, удостоверения о постройке судов и плавании их по р. Каме,—повидимому он имел в виду просить о привилегии на пароходное строительство, но опоздал с этим, так как привилегия была уже выдана Берду.

Как шли пароходы Всеволожского до Казани и в какое время прибыли туда, сведений не сохранилось. Из Казани они были отправлены владельцем обратно в Пожевский завод, но, двигаясь очень медленно,—главным образом по слабости машины малого судна, а также за остановками для погрузки дров и за поправками, как доносило о том Всеволожскому правление Пожевского завода,—были захвачены в пути ледоставом и 3-го октября 1817 года зазимовали на Каме против с. Тихих Гор.

¹⁾ Напр., проф. Богуславский в его книге „Волга, как путь сообщения“.

²⁾ Позднее машина с малого парохода была оценена в 3.331 р. 43 к. ассигн. (951 р. 83³/₄ к. серебр.).

Дальнейшая судьба их была печальна: команда, по неопытности или недосмотру, поставила суда в открытом плесе, на мелком месте, где они примерзли днищами к земле и весной 1818 года были залиты водой на 8 четвертей сверх палубы. Большого труда стоило достать и отчистить заржавевшие в воде машины, для чего в июле 1818 года были высланы из Пожвы 22 слесаря. По отчистке машины были отправлены на завод, где получили другие назначения; корпус большого парохода, вследствие сильного разрушения его водой, продан на месте за 175 рублей ассигнациями, малый же, более прочный, по извлечении из воды оставлены в г. Сарапуде, на попечении местного городничего А. В. Дурова.

В 1819 году Всеволожский решил построить новый пароход для буксировки барок с железом до Нижнего-Новгорода. Зимой 1819 года в Пожве, под присмотром (повидимому служащих завода) Истомина и Казанцева начали делать для этой цели две паровые машины по 16-ти сил, а осенью следующего 1820 года, по указаниям Казанцева, видевшего в Петербурге пароходы Берда, заложили и корпус судна— длиной по палубе в 13 саж., шириной в 10 арш. и вышиной бортов в 16 четвертей. По выстройке стоимость парохода (называемого впрочем, по примеру Берда, стимботом) была определена правлением завода в 11,372 рубля ассигнациями (или 3,249 руб. 14¹/₄ коп. серебром), из коих деревянный корпус судна оценен в 4.450 руб., две паровые машины в 6.112 рублей и паровой котел с трубою в 810 руб.

Дабы не встретить затруднений со стороны Берда, при предоставлении ему привилегии, Всеволожский снесся с ним и 29-го апреля 1821 года получил необходимое разрешение на постройку и свободное плавание двух пароходов.

Между тем, пока происходила постройка, Всеволожский решил изменить назначение судна, обратив его из буксирного в пассажирское, и в марте 1821 года предписал Пожевскому правлению прислать пароход, по изготовлении, в Ярославль, откуда собирался поехать на нем в Нижний-Новгород.

Постройка судна была закончена, повидимому, в мае м-це,—по крайней мере 17-го мая пожевское правление извещало Всеволожского, что пароход „внутреннею отделкою кончен, паровые машины 14-го и 15-го мая пускаемы были в действие, но оказалась непрочность в золотниках и лебедках, которые и сделаны вновь лучшей прочности“. В донесении от 31-го мая сообщалось, что 27-го и 28-го числа была произведена проба парохода на р. Каме, при чем он шел против течения со скоростью от 1½ до 2-х верст в час. Причинами медленности хода были признаны: „во-первых, быстрота в Каме весенней прибылой воды; во-вторых, розмах (колес) противу водяного действия четвертою частью менее и потому обращение их весьма медленно; в третьих, добавительная труба в котле узка, и в четвертых, дымовая труба низка и оттого дрова в котле горят не так ярко и пары накаплиются не скоро“.

Наконец, 7-го июля правление завода сообщило, что „репьи или шестерни на правильные валы наложены другие, чрез что обращение розмахов удвоилось, дымовая труба повышена на 5 аршин, а с прежними будет составлять 14 арш., а равно и в других частях замеченные недостатки исправлены“. После этого пароход получил скорость до 3-х верст в час против течения, но при новой пробе оказалось, что машины поставлены близко к носу, отчего нос сидит значительно ниже кормы, и для того, чтобы уравновесить их, понадобилось положить на корму до 2.000 пудов балласта, загрузив судно

на 6-ть четвертей. Исправить этот дефект уже не было времени, и 12-го июня пароход (названный по месту своей постройки „Пожвой“) с указанным балластом был отправлен, согласно приказа Всеволожского, в Ярославль под присмотром Николая Безпалова и корабельного мастера Вешнякова.

Как он шел и ездил ли на нем владелец в Н.-Новгород, как собирался, неизвестно, но сохранились указания, что судьба и этого парохода оказалось в конечном результате печальной: 14-го октября того-же 1821 года петербургская домовая контора Всеволожского уведомила пожевское правление, что паровая машина с судна доставлена из Рыбинска в Петербург, а письмом от 24 ноября следующего 1822 года та же контора сообщила правлению, что сам „стимбот“, т. е. или один корпус судна, или с вновь поставленной машиной, и такелаж (парус, флаг, снасти, якоря и проч. вещи) на сумму 8.070 рублей 61 $\frac{3}{4}$ коп. ассигнациями отправлены обратно в Пожву.

Каким образом произведена доставка, сведений не имеется, однако известно, что судно благополучно прибыло в место своей постройки и здесь стояло несколько лет на берегу без употребления, а потом было разломано или сгнило ¹⁾.

Как можно видеть, пароходы Всеволожского служили только для его личных целей и до известной степени барского развлечения его и его семьи.

Первым промышленным паровым судном, предназначенным для общих надобностей на Волге, был, повидимому, упомянутый выше буксирный пароход Берда, построенный на Мологе и носивший название „Волга“. Это было судно 12 саж. длины и 3 саж. ширины, с двумя паровыми машинами по 30 сил, обошедшееся владельцу в 100.000 руб. ассигнациями. Первая проба его была произведена в день, указанный в отчете Берда, 29 апреля 1820 г., на р. Мологе, при чем, как некогда на первом пароходе Фультона, никто из публики, собравшейся на берег, не решился взойти на невиданное до тех пор судно, и пароход отвалил от берега с одним машинистом, крепостным человеком компаньона Берда Д. Н. Евреинова Николаем Ивановым. Проба оказалась удачной, и „Волга“ была назначена для работы между Нижним-Новгородом и Астраханью, в то время как остальные пароходы, меньших размеров и мощности (с машинами по 16 сил), предназначавшиеся Бердом для притоков Волги, работали главным образом на верхнем волжском плесе—между Рыбинском и Нижним.

Однако Берд, повидимому, вскоре же разочаровался в своем предприятии на Волге и в 1822 г. ²⁾ заключил условие с Д. Н. Евреиновым о передаче ему своих прав на устройство пароходов на Каспийском море и реках Волге и Каме; при этом он продал Евреинову 5 пароходов (из коих один „Волга“ в 60 сил и четыре, значившиеся за № 1, 2, 3 и 4, без особых названий, по 16 сил, водившие все вместе груза до 80 тыс. пуд.) и 22 грузовых судна „по умеренной цене“—за 260.000 руб. ассигнациями.

Но работа и у Евреинова не наладилась. Причинами этого являлись как самое устройство первых пароходов, очень несовершенное, так отчасти и новизна дела среди малокультурного населения.

¹⁾ „Нижегородской Сборник“, изд. под ред. А. С. Гациского, т. IV (1871 г.), стр. 339—342.

²⁾ По другим сведениям даже раньше.

Пароходы были деревянные, очень тяжелые и при том килевые, вследствие чего имели большую осадку и часто становились на мели, груза брали мало и, при слабости машин, двигались очень медленно, проходя, напр., от Астрахани до Нижнего не менее 4-х недель без груза. Кроме того, при отсутствии в пути пристаней и дровяных складов, они принуждены были брать с собой большое количество дров, так как жгли их чрезвычайно много, вследствие чего загружались дровами в ущерб клади. Наконец, за отсутствием опытных механиков, при всяких поломках и частой порче машин приходилось выписывать мастеров для починки из Петербурга.

Отношение населения к новым судам было определенно отрицательное, а не редко и резко враждебное.

Первым впечатлением в широких народных массах был темный и жуткий страх пред непонятым явлением и необъяснимой силой, двигавшей судами, которую невежественные люди считали „нечистой“, приписывая ее дьяволу. Завидев „чертову расшиву“,—как окрестил простой народ первые пароходы,—население разбежалось с улиц и пряталось во дворах и на гумнах, выглядывая оттуда украдкой в щели стен и заборов и читая молитвы и отплеываясь троекратно от „нечистой силы“ при приближении парохода. Были даже случаи, засвидетельствованные в свое время показаниями очевидцев, когда не только в глухих деревнях, но даже и в крупных селах, как, напр., в с. Исадах, Нижегородской губернии, служили молебны о том, чтобы бог погубил „большого черта“, плавающего по Волге, и очистил бы оскверняемую им воду реки, с каковою целью даже выходили с образами на берег Волги и „святили“ речную воду.

Само собой разумеется, что пользоваться „чертовой расшивой“ для перевозки грузов это население не могло, считая, что „грешно возить товар на этой дьявольской посудине с печкой“.

Очень многие из более интеллигентных людей, понимавшие хоть немного устройство пароходов, высказывались также против них, считая их „барской затеей“, указывая на большое потребление ими дров, пугание рыбы в реке и отнятие заработка у бурлаков.

Видя свою неудачу и испытывая затруднения в деньгах, Евреинов попытался привлечь к делу других людей, со средствами, и в мае 1823 года образовал первое на Волге пароходное общество под названием „Компания парового судоходства по р. р. Волге, Каспийскому морю“, которому указом от 17 октября 1823 г. была дарована привилегия на пароходство в районе его действия в течение 15-ти лет. В компанию вошли, кроме самого Евреинова, крупные современные деятели: гр. Воронцов, Нессельроде, Комаровский и Уваров. Однако подписка на акции о-ва пошла слабо, и вскоре оно совсем распалось, даже не приступив к практической деятельности.

В 1824 году пароходство между Рыбинском и Нижним-Новгородом вследствие обмеления Волги было прекращено Евреиновым по недостатку средств, машины с двух ходивших здесь 16-ти сильных пароходов поставлены на один пароход, переведенный для работы в низовые плеса Волги, а вскоре владелец судов совершенно разорился, и пароходы его перешли в другие руки. Дальнейшая судьба их осталась неизвестной, но два парохода плавали на Волге еще в 1836 году¹⁾.

Так печально кончил первый предприниматель по эксплуатации пароходов на Волге, потративший на них бесплодно все свое состояние.

¹⁾ В. Зверинский: „Материалы для статистики речного судоходства в Европейской России“, ч. I. Спб. 1872 г. Стр. LVIII.

Неудача Евреинова отразилась очень неблагоприятно на развитии пароходного дела на Волге, так как надолго отбила охоту заниматься этим делом. В течение целых 20-ти лет, до открытия действий пароходного о-ва „по Волге“, учрежденного в 1843 году, здесь появилось лишь несколько новых паровых судов, большинство которых мало чем отличались от Евреиновских и потому также не имели успеха.

Так, в сохранившихся за означенный период времени сведениях имеются указания на следующие пароходы: а) колл. асс. Глебова и тит. сов. Ефремова, построенные еще в 1818 и 1819 г. с разрешения Берда, но допущенные к работам по буксировке только в 1821 г.; б) генерала Шепелева, владельца Выксунских горных заводов, построенный в 1826 г. для служебных разъездов строителя по р. Оке; в) нижегородского помещика Сомова—пароход „Выкса“ в 28 сил, построенный в 1834 г. и интересный, между прочим, тем, что он был весь целиком сделан в России, в то время как на других пароходах некоторые машинные части неизменно выписывались из-за границы; г) астраханского армянина Хромова, в 42 силы, построенный в 1836 г.; д) великобританского подданного Матвея Мураго, постройки того же 1836 года; е) астраханского армянина Углева, выпущенный в 1839 г. и в первую же навигацию затертый льдом и погибший на луговой стороне Волги, недалеко от Черного Яра, и, наконец, ж) полковника Соколовского—пароход „Сокол“, также в 42 силы, уже вполне удовлетворительно сделанный в 1842 г. по американским чертежам, о котором сохранилось известие, что в 1843 г. он доставил из Нижнего в Астрахань 96 пассажиров, сделав рейс в 10 дней¹⁾.—Итого только 8 пароходов.

Имеются еще позднейшие сведения о пароходе астраханского купца Яралова, постройки 1836 г., на котором будто бы совершил путешествие от Нижнего-Новгорода до Казани в том же 1836 г. император Николай I²⁾, но никаких современных указаний на этот пароход, кроме того, что он был начат постройкой в 1835 г., но затем работа была прекращена, мы не нашли и склонны думать, что в приведенном сообщении, просто, перепутана фамилия астраханца Хромова, на пароходе которого, по другим известиям, действительно и проезжал Николай.

Кстати сказать, этот последний факт поездки на пароходе царя, а также отмеченная выше удачная перевозка пассажиров на пароходе „Сокол“, свидетельствуют, повидимому, о том, что, с одной стороны, отрицательное отношение к пароходам начало уже меняться в более благоприятную сторону, с другой—что и самые пароходы стали более совершенными и более пригодными к плаванию. Два три из них имели уж даже некоторые специальные приспособления для пассажирских перевозок. До нас сохранилось и очень любопытное описание этих первых пассажирских пароходов, помещенное некогда в журнале „Русское Судостроение“:

„Первые пассажирские пароходы,—говорится здесь,—были построены из дерева, колесные, похожие, по словам старожил, на нынешние барки, но только более крепкой постройки, имея палубу и в корме каюту для пассажиров 1-го класса“³⁾. Конечно, эта каюта

¹⁾ „Библиотека для чтения“ 1846 г., т. 93; „Нижегор. Сборник“, т. III, 1870 г. „Русское судостроение“ 1886 г., № 7—8, и др. источники.

²⁾ „Спутник по Казани“, под ред. проф. Загоскина. Казань 1895 г. Стр. 209.

³⁾ „Русск. Судостроение“ за 1893 г. № № 136—137, стр. 86.

не отапливалась и, вообще, не представляла никаких особых удобств, кроме прикрытия от дождя и непогоды, но все же сама по себе представляла уже значительный шаг вперед.

В это же время и название „пароход“ вошло во всеобщее употребление и отныне твердо закрепилось за паровыми судами.

Пароходное общество „по Волге“ 1843 г. В том же 1842 году, когда был построен пароход „Сокол“, в Петербурге образовалась группа крупных капиталистов, решивших основать промышленное общество для эксплуатации пароходов на Волге под вышеупомянутым названием *Пароходное Общество „по Волге“*. Инициаторами был составлен устав общества, представленный на утверждение правительства, и 30 сентября 1842 года избраны трое уполномоченных-директоров для выполнения разных предварительных мероприятий по обществу. В состав директории вошли: главный организатор дела иностранец („С.-Петербургский иностранный гость“), Д. И. Кейли, петербургский 1-ой гильдии купец М. П. Кириллов и калязинский 1-й гильдии купец Д. М. Полежаев.

Директора взялись за дело очень серьезно и предусмотрительно. Прежде всего они признали необходимым тщательно исследовать Волгу на участке Рыбинск—Самара, где предполагалось первоначально плавание судов о-ва. Для выполнения этой работы был приглашен голландский инженер К. Рёнтген, который и произвел ее летом следующего 1843 года.

Между тем утверждение устава общества, поступившего на предварительное рассмотрение особого комитета при главном управлении путей сообщения, несколько замедлилось. В комитете раздались голоса о необходимости, в виду всех предыдущих неудач с пароходами, взять инициативу и руководство в этом деле в руки самого правительства, построив образцовый казенный пароход и регулируя пароходные фрахты. Против этого однако восстал вновь назначенный 11 августа 1842 года главноуправляющий путями сообщения гр. Т. А. Клейнмихель, который в своем отзыве по уставу общества высказался, что последнему „должна быть предоставлена полная свобода, тем более, что само оно не добивалось никаких монополий, вопреки многим другим предпринимателям, домогательства которых однако правительством всегда отклонялись“; что „желание комитета регулировать тарифы общества из опасения их чрезмерного увеличения неосновательно, так как от правительства будет зависеть сделать тогда, соответственно видам общественной пользы, постановление, так как буксирное пароходство существовать будет без исключительных привилегий; „что касается (наконец) мнения комитета о приобретении на счет казны образцового парохода на случай, если бы частные пароходы оказались неудобными, то всякое о том суждение в настоящее время преждевременно, тем более, что нет никакой причины предполагать, чтобы лица, которые решаются учредить пароходство, вопреки собственным пользам не озаботились приобретением лучших и вполне соответствующих их предприятую пароходов“. Отзыв заканчивался предложением немедленно опубликовать во всеобщее сведение „о предоставлении всем права учреждать в Империи буксирное пароходство и о прекращении всех дел по рассмотрению прошений о разрешении разных пароходных предприятий монопольного характера“.

Это разумное мнение одержало верх в государственном совете и было утверждено Николаем I, в результате чего явился закон

2 июня 1843 года о предоставлении, в видах поощрения и развития пароходства на реках, свободного его учреждения всем желающим ¹⁾).

Одновременно с этим благополучно продвигался и устав „Общества по Волге“: 26 мая он был рассмотрен и одобрен департаментом экономии, 7 июня общим собранием государственного совета, а 7 сентября получили высочайшее утверждение.

Мы считаем нелишним привести этот первый устав первого пароходного общества на Волге, приступившего к практической работе и наладившего ее, как пример и образец для последующих работников пароходного дела.

Устав, состоявший всего из 23 параграфов, был таков:

„§ 1. Для облегчения и ускорения торгового по Волге судоходства, посредством пароходного буксирования, учреждается компания из складочного капитала на паях под наименованием: *Пароходное Общество по Волге*.

„§ 2. На сей конец некоторые из пребывающих в С.-Петербурге негоциантов сделали подписку к составлению первоначального капитала общества в двести двадцать пять тысяч рублей серебром, распределив их между собою на сто пятьдесят паев, каждый в тысячу пять сот рублей серебром.

„§ 3. Согласно т. 10 Законов Гражданских ст. 1389 и т. 11 Уставов Торговых ст. 521, общество отвечает одним складочным капиталом, а потому никто из участников в паях, в случае неудачи и несчастий в действиях общества, не теряет свыше вложенной им суммы.

„§ 4. По утверждении правительством сего устава участники в складочном капитале изберут из среды себя трех Директоров для составления Правления общества.

„§ 5. Это Правление будет иметь постоянное пребывание в С.-Петербурге, а в тех городах и на пристанях Волги, где признает нужным, учредит конторы или комиссионерства.

„§ 6. Правление, по открытии своем, соберет одновременно весь складочный капитал и выдаст участникам по принятой форме пай с приложением печати общества.

„§ 7. Поступившие таким образом деньги, а равно и впредь могущие поступать разные суммы, до действительной надобности расходования их, Правление вносит в Государственный Коммерческий Банк, для обращения из процентов, на имя общества.

„§ 8. Правлению вверяются все распоряжения по делам общества: заказ в чужих краях и выписка сюда пароходов особой конструкции для перевоза товаров в мелководных местах Волги; устройство внутреннего порядка в своем делопроизводстве; определение и увольнение механиков, комиссионеров и приказчиков к разным должностям; заключение с ними условий и договоров; назначение им жалованья и наградений; учреждение ведения по коммерческому обряду бухгалтерии, кассовых книг, корреспонденции и проч.

„§ 9. Правление уполномочивается действовать по делам общества собственною властью; но в случае различных мнений Директоров, или когда они признают необходимым иметь разрешение или согласие от участников в паях, то созывают общее их собрание.

„§ 10. В общих собраниях каждый участник имеет голос; те, у кого десять паев и более, имеют два голоса. Дела решаются боль-

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2-е, т. XVIII, № 16.999.

шинством голосов наличных участников; отсутствующие полагаются согласными с большинством.

„§ 11. Паи могут быть передаваемы от одного другому в полную собственность, о чем в то же время должно быть объявлено письменно Правлению, которое и отмечает передачу по книгам своим.

„§ 12. Паи могут принадлежать как Российским подданным, так и иностранцам, пребывающим в России.

„§ 13. Для первоначального устройства дел и открытия действий пароходства по Волге Правлению предоставляются первые два года, по прошествии коих оно обязывается дать общему собранию участников отчет о своих действиях и баланс оборотов капитала общества.

„§ 14. В последующее время таковые отчеты и балансы представляются ежегодно в назначенное время.

„§ 15. По балансу определяется чистая прибыль общества, и, за исключением из нее запасного или ремонтного капитала по назначению общего собрания, остальная прибыль распределяется в дивиденд на паи.

„§ 16. Выдача дивиденда производится не иначе, как по предъявлении подлинных паев, на которых и прилагается штампель.

„§ 17. Если кто не явится за получением дивиденда, то оный остается до его востребования, однако же без приращения процентами.

„§ 18. Невостребованный дивиденд, по прошествии десяти лет, остается в пользу общества.

„§ 19. По прошествии двух лет от избрания первых Директоров один из них по жребию выбывает, а на место его общее собрание участников избирает другого, но не иначе, как из коммерсантов, и так далее избрание возобновляется каждые два года.

„§ 20. Сменяющийся Директор может быть опять избран.

„§ 21. Каждый Директор в вознаграждение трудов своих получает по одному проценту из ежегодной чистой прибыли.

„§ 22. Недоразумения, могущие возникнуть между Директорами и участниками в паях, разбираются посредниками, избранными ими из торгующего при С.-Петербургской Бирже купечества на общих правилах третейских судов по совести, и на решения их никакая апелляция не допускается.

„§ 23. Пароходное общество по Волге будет существовать, на основании сего устава, до тех пор, пока общее собрание участников в складочном капитале не сделает постановления о прекращении оною. В таком случае приступается к ликвидации дел на основании обыкновенного коммерческого обряда¹⁾.

Как и следовало ожидать, общество, несмотря на явное покровительство высоких сфер, не встретило себе вначале широкого сочувствия и доверия,—ему с трудом удалось собрать средства, необходимые на первоначальные расходы и в особенности на оплату первого (буксирного) парохода, заказанного Нидерландскому пароходному обществу в Роттердаме, и то только при условии, что оно оставило в своем портфеле целых 50 паев складочного учредительского капитала. Недоверие было так велико, что уже по открытии действий общества из его состава вышел один из крупнейших хлеботорговцев (более всех в свое время заинтересованных в улучшении перевозок по Волге) Ст. Овсяников, не пожелавший даже оставить у себя взятые ранее 5 паев общества.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XVIII, № 17.146.

Как бы то ни было, но весной 1846 года заказанный за границей пароход был доставлен в разобранном виде на Волгу и 15 мая вышел на работу. Общество назвало его, подобно первому Евреинскому пароходу, „Волгой“. Это было довольно несуразное плоскодонное судно с железным корпусом, приподнятыми носом и кормой и, наоборот, впалой серединой, на которой помещалась в горизонтальном положении громоздкая уродливая машина высокого давления, мощностью в 250 номинальных сил, работавшая с таким сильным шумом, что его было слышно за несколько верст. Ни кают, ни каких бы то ни было рубок на пароходе не было; рулевое колесо помещалось прямо на палубе (см. рис. 109). Заслуживает быть отмеченной, как чисто русское, точнее говоря—как волжское достижение, ложкообразная форма носовой части парохода, напоминая линию наших расшив и сделанная, очевидно, по требованию заказчиков, так как в западно-европейском судостроении она не практиковалась. Кстати можно сказать, что эта форма носовых обводов была принята „О-м по Волге“ и для нескольких последующих его пароходов. Скорость хода „Волги“ с полным грузом (до 300 тыс. пуд.) была (против течения) от 4 до 5 верст в час, порожнем же до 20 верст в час.

Несмотря на свою некрасивую внешность, пароход начал работать очень удачно. В первый же рейс он забуксировал в Самаре два подчалка с грузом пшеницы в 150 тыс. пудов и, при чрезвычайной сильной в этом году вешней воде, вывел их в Рыбинск ровно в 3 недели, из коих чистого хода, помимо остановок, было только 13 дней. Кроме того, „низовый“ караван в пути был застигнут бурей, разбившей и потопившей массу судов, „Волга“ же сохранила свой воз, быстро укрыв его в безопасное место. Этот случай произвел сильное впечатление на волгарей, когда же пароход сделал за навигацию еще два удачные рейса, перевезя в общем 246.000 пудов и заработав 40.000 руб. при всех эксплуатационных расходах до 27.000 руб., недоемчивое отношение к пароходу в коммерческих кругах быстро изменилось. Не мало этому способствовало и то обстоятельство, что „Волга“ удостоилась за свою работу похвального отзыва в приказе главноуправляющего путями сообщения гр. Клейнмихеля, что по тогдашним временам являлось событием чрезвычайным.

Используя свой успех, правление общества в том же 1846 г. подало прошение на высочайшее имя о разрешении дополнительного выпуска своих паев до одного миллиона рублей. Ходатайство было мотивировано очень любопытными цифровыми расчетами ожидаемой на ближайшие годы доходности о-ва. Так, на 1847 г. расчет был таков: 2 рейса „Волги“ от Самары до Рыбинска с грузом по 150 тыс. пуд. каждый и 3 рейса от Самары до Нижнего с грузом по 120 тыс. пуд.,—валовая выручка 81 тыс. руб., расход 41 тыс., чистая прибыль 40 тыс. руб. или $6\frac{3}{4}\%$ на складочный капитал в 600 тыс. руб.; на 1848 г., уже при двух пароходах и капитале в 800 тыс. руб., те же рейсы обоих пароходов,—выручка 216 тыс. руб., расход 78 тыс., чистая прибыль 138 тыс. пуд. или, за отчислением 7% в запасный капитал, $10\frac{1}{4}\%$; в последующие годы, при пяти пароходах и капитале в 1.300 тыс. руб., выручка 621 тыс. руб., расход 260 тыс., дивиденд, за отчислением 7% (91 тыс.) в запасный капитал, 270 тыс. руб. или 21% . Как мы увидим ниже, расчеты о-ва оправдались далеко не в полной мере, но они во всяком случае очень интересны.

На прошении об увеличении капитала последовала (27 августа 1846 г.) резолюция Николая I, что он „совершенно согласен“ на его удовлетворение и признает самое дело о-ва „весьма полезным“. После такой отметки ходатайство чрезвычайно для своего времени быстро прошло все инстанции, и 10 сентября дополнительный выпуск паев был разрешен.

Первым мероприятием общества по увеличении складочного капитала был заказ двух новых пароходов, что и было сделано снова в Голландии.

Навигация следующего 1847 года прошла еще с большим успехом: „Волга“ перевезла за лето 493.000 п. и заработала 80.000 руб., из которых 41.600 руб. были уже выданы акционерам в первый дивиденд, составивший 7% на складочный капитал.

Интерес и сочувствие к пароходам в коммерческих кругах быстро возрастали. Но нельзя было то же сказать о темной массе населения, которая продолжала смотреть на пароходы, как на обиталище „нечистой силы“, „знамение антихриста“, пришедшего погубить человечество, вовлекая его в греховный соблазн. Однако и настроение масс, оставаясь в существе таким же отрицательным, как и раньше, начало несколько изменяться. Вместо прежнего страха и прятания, теперь толпы народа уже сами шли на берега реки смотреть на небывалое чудо, как „враг человеческого рода“ плавает по Волге и водит грузовые суда.

Современник-очевидец так описывает это новое настроение народных масс:

„Постоянные демонстрации, производимые толпой пароходу «Волга», происходили повсюду целыми днями, месяцами и даже навигациями. Бесперывное движение такого рода, по всей Волге раскинувшееся, напоминало собою ни то пришествие мессии, ни то нашествие Мамай или Пугачева, когда-то разгромлявших Россию... Интерес этих всех приволжских жителей, созерцавших первый пароход на Волге, так был велик сам по себе, что они съезжались сюда за десятки и сотни верст из деревень и сел, а равно также и из городов и весей, и целыми днями, неделями и даже более проживали в прибрежных селах и городах реки и ожидали прибытия парохода к данному пункту“ 1).

И, — „слухом земля полнится“, — от этих зевак, толпами собиравшихся по берегам великой реки, далеко разносились по стране страшные рассказы об удивительной „посудине с печкой“, двигающейся при помощи черта, который сидит „в нутре“ посуды и вертит большими, странными по своему виду колесами, с силой хлопающими по воде. С некоторым изумлением отмечалось при этом, что черт на работе, „должно быть, тоже устает, так как дышет очень сильно — не по людски, да и не по воловьей, а как-то по своему, больно громко и через трубу“.

Отсюда недалеко был переход к тому, что всякие народные бедствия: засуха, война, падеж скота, эпидемические заболевания, — в роде венгерского похода и страшной холеры 1848 года, — начали ставиться в связь с пароходом, и от боязни и изумления настроение темных масс стало переходить к открытой ненависти, подогреваемой, с развитием пароходства, бурлаками, лишаящимися заработка. В связи с этим пошли в народе иные толки: что за грехи людей появился

1) „К 50-летию пароходства на Волге“. Оч. Сергея Г—ч—Г—ча. Изд. „Астрах. Вестника“. Астрахань, 1894 г., стр. 9—10.

на Волге „огненный бес, по воде плавающий, причиняющий людям много зла, бед и напастей и насылающий на них мор, язву и голод“. Озлобленные толпы, собиравшиеся по берегам, перешли к активным действиям: в пароход полетели палки и камни, так что пришлось прибегнуть к полицейской охране, не допуская праздный народ близко к пристаням.

„Переживая все эти моменты народной жизни в 40-х годах в том их виде, как они приведены мною с фотографической точностью, — заканчивает цитированный нами выше старый волгарь свои рассказы о появлении первых пароходов на Волге, — я как-то до сих пор еще не могу притти в себя от того ужаса, который охватывал меня в то время при данном движении массы, и не могу помириться с тем фактом, чтобы 50 лет тому назад толпа была так глупа и неистовствовала бы против того, что приносило ей плод цивилизации, торжество науки и славу тогдашней техники... Но факт говорит сам за себя...“¹⁾

Несмотря на все недоброжелательные проявления к новому делу, „О-во по Волге“ не теряло своей бодрости и энергии.

В следующем 1847 г. пересмотрен был устав о-ва, утвержденный в новой редакции 9 января 1848 г. и послуживший прототипом для всех последующих уставов пароходных обществ и товариществ.

Новый устав, состоявший из 42 параграфов, разделялся на 4 отдела, из которых первый (§§ 1—10) говорил об „образовании общества и складочном капитале“, второй (§§ 11—22) о „порядке раздачи паев и обязанностях владельцев оных“, третий (§§ 23—35) о „порядке управления делами общества“ и четвертый (§§ 36—42) об „отчетности и выдаче дивиденда“.

В первом разделе предусматривалось, что „О-во, кроме дозволенной оному выписки пароходов из-за границы, имеет право, как-

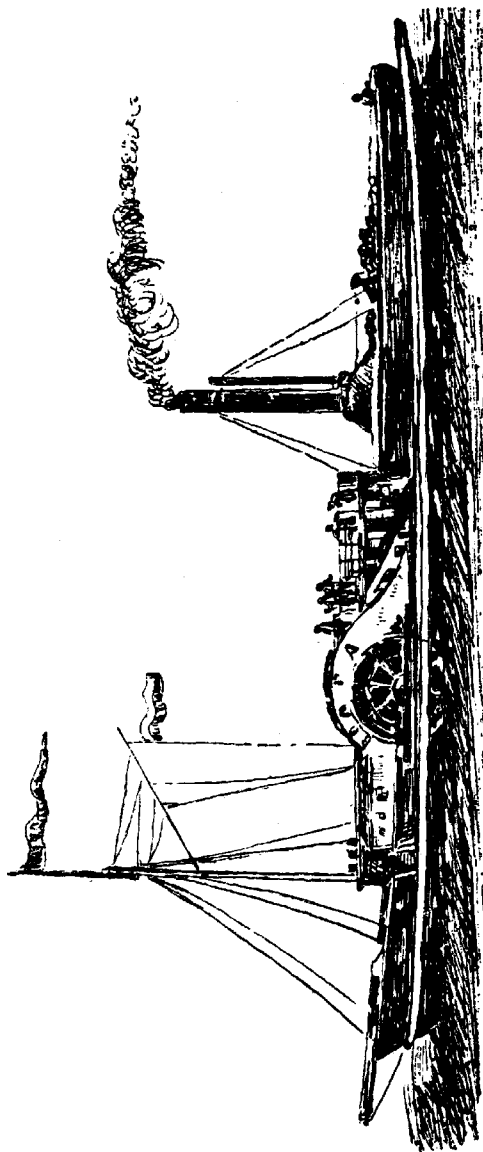


Рис. 109. Первый пароход „О-ва по Волге“.

¹⁾ Там-же, страница 13.

на Волге, так и на других, соединяющихся с нею реках, строить свои собственные пароходы и прочие суда и употреблять их для буксировки и перевозки клади и пассажиров, по устанавливаемой добровольно цене" (§ 8); при чем однако в особом примечании оговаривалось, что „дозволение сие, не предоставляя никакого изъятия в пользу О-ва, в основании своем имеет совершенную свободу пароходства для всех существующих и имеющих впредь учредиться подобных компаний“.—Срок существования общества не определялся, но предусматривалось, что „действия оно могут быть прекращены, если общее собрание участников в складочном капитале и Правление Общества признают сие необходимым, по самому ходу предприятия“ (§ 10).

В порядок управления общества внесены довольно существенные изменения, свидетельствующие о развитии и устойчивости его операций: число директоров увеличено до пяти, и допускалась возможность, по усмотрению общего собрания участников, довести это увеличение до семи человек (§ 23); срок избрания директоров определялся в 5 лет, с выбытием ежегодно по одному человеку, первоначально по жребию, а затем по старшинству избрания (§ 25).

„Все без изъятия споры и недоразумения, могущие возникнуть между участниками по делам Общества, а также между Обществом и Директорами“, должны были разбираться и решаться „на общих правилах третейских судов, по совести“, и на решения их „никакая апелляция“ не допускалась (§ 34) ¹⁾.

Весной 1848 года прибыли на Волгу вновь заказанные обществом пароходы, построенные по типу „Волги“, но значительно более мощные—каждый по 460 ном. сил. Общество назвало их за эту мощность одного „Геркулесом“, другого „Самсоном“. Оба судна были по 230' длины и первый 70'7", а второй 68'9" ширины в обводах, с машинами низкого давления и осадкой на 7 четв., а с полным грузом на 9 четв. (см. рис. 110).

При 3-х пароходах можно было установить уже более правильные рейсы, и они действительно установились приблизительно в следующем порядке: весной, по большой воде, 2—3 рейса от Самары или Балакова до Рыбинска с хлебным грузом; летом, в июле—начале августа, 2 рейса от Астрахани—один с ярмарочным грузом в Н.-Новгород, другой с хлебными грузами; после ярмарки рейс с ярмарочным грузом от Нижнего до Астрахани и, наконец, поздней осенью возвращение снизу, обычно налегке—с одной баржей, нагруженной малосольной рыбой.

Движение было, вообще, довольно медленное. Так, от Самары, до Рыбинска пароходы шли 25 дней. Объяснялось это тем, что, во-первых, ночью пароходы, за отсутствием правильной обстановки, стояли; во-вторых, не мало времени приходилось тратить на погрузку дров, которыми шли пароходы, потребляя их очень много. Так, напр., „Геркулес“ сжигал ежедневно до 12-ти пятериков, при чем обычно брал запас на трое суток, груза пятериков 20 на себя и 15 на буксируемый подчалок. Не мало затрудняли также скорость движения буксировавшиеся пароходами грузовые судна старых волжских типов—бархоты, подчалки, коломенки и пр. Все эти суда были слишком грубой постройки, „лесисты“ и вследствие этого тяжелы для буксировки, упористы на ходу, а главное—не достаточно прочны для сильной пароходной тяги.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXIII, № 21.871.

Общество дало задание своим инженерам выработать новый тип грузового суда, более приспособленный к изменившимся условиям буксировки. Результатом этого задания явились на Волге *баржи* тип, заимствованный в своей основе из морского флота, где он появился у нас при Петре I, и вскоре ставший преобладающим на

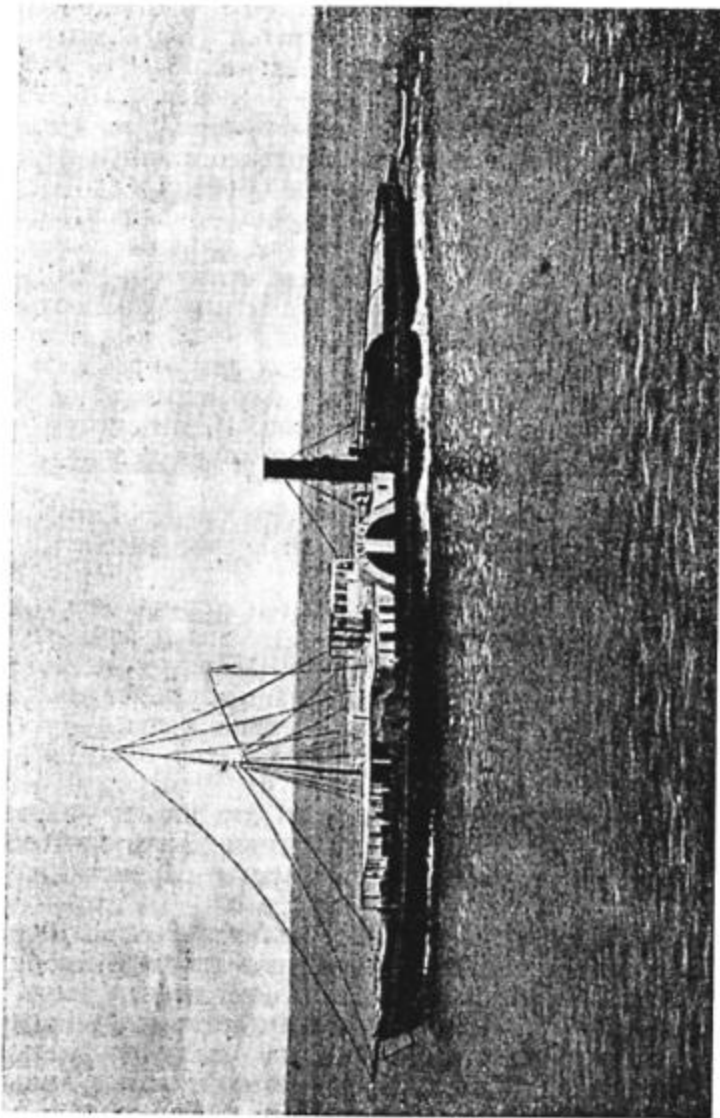


Рис. 110. Пароход „Самсон“.

Волге. Первые 12 баржей, размерами в 45—55 саж. длины и 14—15 арш. ширины, были выстроены обществом в том же 1848 году, когда начали работать „Геркулес“ и „Самсон“.

Успех общества был полный: заработок его все возрастал, выражаясь по своему времени в очень крупных цифрах. Так, в 1846 г. (первый год работы о-ва) он составлял 39.945 руб. при общем рас-

ходе в 27.397 руб.; в 1847 г., при том же одном пароходе „Волга“,— 80.315 руб. при расходе в 36.306 руб. (выдано дивиденда 41.600 руб.); в 1848 г., фактически также при одном пароходе, так как „Самсон“ и „Геркулес“ прибыли на Волгу и вступили в работу, когда уже все главные сделки на перевозку грузов были заключены, 75.623 руб. при расходе (помимо эксплуатационных нужд, на оборудование новых пароходов и постройку 12 баржей) в 80.927 руб.; в 1849 г., когда о-во присоединило к своему флоту еще два новых парохода под названиями „Кама“ и „Ока“,—212.978 руб. при расходе в 133.680 руб. (выдано дивиденда 52.000 руб.). Перевозки о-ва за эти годы выразились в следующих цифрах: в 1846 г. 246.574 п., в 1847 г. 492.730 п., в 1848 г. 500.400 п. и в 1849 г. 1.215.498 п.

Необходимо при этом заметить, что, при развитии популярности пароходов, общество быстро учитывало их преимущества пред другими судами, выражавшиеся главным образом в скорости и большей безопасности доставки, и соответственно повышало свои фрахты. Так, напр., за первый весенний рейс—от низовых пристаней до Рыбинска—оно брало 20—30 коп. с пуда, за второй 18—22 коп., при погрузке и выгрузке за счет кладчиков, за летние рейсы от Астрахани до Нижнего с ярмарочными грузами 50—70 коп., обратно—из Нижнего в низовья 40—60 коп. Между тем фрахт за доставку хлебных грузов из низовьев в Рыбинск на расшивах был 18—20 коп., а на коноводных машинах даже 15 коп. И, не смотря на сравнительную дороговизну, пароходы работали почти все время с полной нагрузкой.

Помимо грузовых перевозок, обществом была организована также и перевозка пассажиров, главным образом своих же кладчиков, сопровождавших грузы.

Для пассажирских перевозок были приспособлены две специальные баржи, с рубками и каютами, подчаливавшиеся к пароходному возу и двигавшиеся таким образом вместе с ним. При недостатке помещений на этих баржах прибавлялись обыкновенные грузовые суда, на палубах которых наскоро устраивались временные навесы из лубьев и брезентов для защиты от дождя и непогоды.

Пассажирский тариф разделялся на два класса—первый и второй, со ставками за путь с низовых пристаней до Нижнего-Новгорода в 20 и 12 руб. Простого народа на пассажирские баржи обыкновенно не принимали.

На каждой пассажирской барже устанавливались (на огромной каменной плите для предохранения от пожара) куб с горячей водой и очаг или печь для общего пользования пассажиров. Кушанья для них чаще всего готовили, по особым соглашениям, жены шкиперов, распорядителей таких баржей, каковыми первое время были почти исключительно иностранцы—голландцы или финны.

Равным образом и администрация пароходов,—командиры и механики,—по совершенному еще незнакомству с этим делом русских, были обычно иностранцы, что являлось не малым неудобством для дела, так как, по ироническому отзыву современников, они „порусски правильно только ругаться умели“. Учитывая это, первые пароходовладельцы стали со временем приглашать в качестве командиров морских офицеров, но и этот опыт оказался в общем не удачным, так как моряки не были знакомы с условиями волжского плавания и с самой р. Волгой. Только много позднее, когда на пароходы, вытеснившие своих конкурентов в лице расшив и коно-

водок, пошли природные волгари, здесь выработался постепенно свой местный тип судоводителей и судоходцев, не мало способствовавших успеху развития самого пароходства ¹⁾).

„Обществу по Волге“ принадлежит не малая доля заслуги в выработке этих новых волгарей—судоходцев,

Почти одновременно с учреждением „О-ва по Волге“ мысль об общественной организации камерческого пароходства возникла и на Каме, но первые шаги этого дела были здесь менее удачны.

В 1844 г. составила компания предпринимателей в Перми, решившая учредить „Общество пароходства и страхования по рекам Волге и Каме“ с местонахождением правления в Перми. Детально разработанный устав о-ва, состоявший из 61 параграфа, получил утверждение 22 января 1844 г. Цель и задачи о-ва определялись в уставе таким образом: „Общество это составляется для учреждения и содержания пароходов и буксирования ими судов по Каме, Волге и впадающим в них другим рекам, чтобы таковою перевозкою из Пермской губернии Сибирских товаров, всякого рода тяжестей и пассажиров, а равно обратным из Нижегородской ярмарки доставлением разных грузов в Сибирский край, облегчить торговые его сношения со внутренними Российскими губерниями. В этих видах общество: во-1) удешевит, до возможной степени, плату за перевозку кладей; во-2) ускорит доставку их, сократя ее по крайней мере в половину противу существующих сроков, и чрез то даст возможность к провозу товаров в Сибирские губернии еще летним путем; наконец, в-3) будет принимать от желающих перевозимые кладя на свой страх, в обеспечение хозяев их от убытков, происходящих при несчастных случаях во время следования теми реками“ (§ 1-й устава).

Капитал о-ва предполагалось составить в 150.000 руб. серебром „посредством выпуска 500 акций, каждая в 300 руб. серебром, или (для лиц, „кои не в состоянии располагать суммою, назначенною для взятия полных акций“) купонов на них в половинной цене, т. е. по 150 руб. серебром каждый“ (§ 2). Две трети этого капитала предназначались „собственно на устройство и содержание пароходства, а одна треть на страхование перевозимых тяжестей“.

Срок существования о-ва назначался 15-летний, по истечении которого о-во должно было решить, продолжать ли работу или ликвидировать свои операции (§ 61) ²⁾).

Однако дела о-ва в далекой и глухой Перми не пошли, и в 1850 г. оно испросило разрешение перевести свое правление в Петербург и в 1851 г. открыло, наконец, свои действия, пустив в плавание по Каме первые пароходы, но все же в конце концов не сумело повести дело с успехом, и в 1855 г. было признано прекратившим свое существование ³⁾).

Но идея пароходства на Каме не могла уже заглухнуть, и с середины 40-х годов пароходы начинают появляться здесь все чаще и больше.

¹⁾ „Путевод. по Волге, изд. Пароходного О-ва «по Волге», учрежд. в 1843 г.“ СПб 1909 г.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XIX, № 17.551.

³⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXX, № 29.433.

В 1845 г. на Каме был построен (кажется, впервые в России) железный пароход Суксунским заводом Пермской губ. ¹⁾

В 1846 г. образовалось „Пермское пароходное общество“ во главе с чиновниками местной казенной палаты Василием Васильевичем Паркачевым и Николаем Ивановичем Ильиным и подрядчиком Осипом Ларионовичем Цветковым, в 1848 г. выстроившее деревянный буксирный пароход „Пермь“ в 60 сил, а в 1850 г. пароход „Кяхта“, но также не сумевшее удержаться и ликвидированное в 1853 г. ²⁾

В 1847 г. составила компания из двух местных заводчиков, англичан по происхождению, Гакса и Тета, построивших совместно пароход „Два брата“ в 60 сил ³⁾.

В 1849 г., по инициативе известного в свое время владельца машинной фабрики в Сормове близ Нижнего-Новгорода Дмитрия Егоровича Бенардаки, было учреждено, в порядке ст. 1828 Св. Зак. Гражд. (изд. 1842 г.), „Товарищество нижегородской машинной фабрики и волжского буксирного и завозного пароходства“, начавшее фактически работать с 1851 года.

Кабестанные пароходы. Как можно видеть из предыдущего изложения, понадобилось почти ровно 30 лет со времени появления на Волге и Каме первого парохода, пока пароходство пробило себе здесь путь и более или менее укрепило свое положение. Объяснялось это, конечно, не только тем, что развитию его мешали привилегии, выданные Берду и Евреинову, как хотят объяснять многие исследователи, но в значительной степени и общим недоверием к новому делу (к тому же действительно имевшему еще много дефектов, начиная с малой мощности первых пароходов) а главное—темнотой населения и, вследствие этого, упорной привязанностью его к исконным, „дедовским“ способам судоходства, с чем мы встречались уже неоднократно и раньше. Правильность такого объяснения подтверждается тем интересным фактом, что даже после очевидных успехов „О-ва по Волге“ волжская судопромышленность не пошла сразу за счастливыми новаторами, а остановилась сначала на переходной стадии парового судоходства, представлявшей собой смесь старых, привычных форм с новыми достижениями. Такой переходной стадией явилось строительство и эксплуатация в конце 40-х и в начале 50-х годов особого рода паровых судов, получивших французское название *кабестанов* (по волгарскому произношению „капистонов“) или кабестанных пароходов, от фр. *cabestan*—шпиль, ворот, являвшийся одной из главных составных частей этих судов, как в коноводных машинах, ближайшим продолжением которых и были кабестаны.

¹⁾ Пермские губ. Ведомости 1845 г., № 20.

²⁾ А. А. Демидов: „Очерки из истории губ. города Перми“. 1889 г. Прилож. „Летопись г. Перми“. Еще раньше: „Судоходство по р. Каме и ее притокам Вятке, Вишере, Чусовой, Белой и др“. Иввеч. из отчета инж. П. Михайлова. СПб. 1877 г., стр. 28. По данным Зверинского „Пермское парох. о-во“ прекратило существование в 1856 г.

³⁾ Там же. По другим сведениям пароход „Два брата“ был построен в 1845 г. и имел 36 сил (Ив. Верховолонцев: „От бурлака до парохода“. Ж. „Русс. Судох“. за 1886 г., № 7—8).

Можно, конечно, только удивляться, что французский технический термин попал на Волгу и здесь привился в, вообще, довольно темной волгарской среде, послужив для обозначения судового названия, но это обстоятельство естественно объясняется начавшимся в то время усиленным приливом иностранцев на Волгу и, в частности, в судоходную промышленность.

По своему типу и способу работы кабестаны были в сущности те же коноводки—с единственной разницей, что двигательной силой в них была не лошадиная, а паровая; но по внешнему виду они отличались от коноводных машин тем, что имели трубы, колеса и руль, как пароходы, хотя пользовались колесами только при ходе порожнем и в некоторых случаях при маневрировании. Наружность кабестанов была, вообще, некрасива: очень большие по размерам



Рис. 111. Кабестан.

(до 30 саж. длины, 5—6 саж. ширины и до 20 четв. вышины), грубо сделанные, плоские, в огромном большинстве деревянные суда не имели никаких надпалубных построек, кроме одной кухни для приготовления пищи команде,—не было даже временных прикрытий из досок или тента, так как ни грузы, ни пассажиры на самые кабестаны не принимались (см. рис. 111).

Буксировка кабестанами груженых судов производилась так же, как и коноводными машинами: завозились вперед судна якоря, к которым вся флотилия буксируемых судов и сам кабестан подтягивались на канате, завозимом вперед судна и навиваемом другим концом на укрепленный на судне вертикальный шкив, приводимый во вращательное движение паровой машиной. Некоторое отличие было лишь в том, что завод, где это было возможно по конфигурации фарватера, делался дальше, чем на коноводках (иногда сажень на 800—900), и производился обыкновенно не на заводнях, вручную, а на небольших легких пароходиках, мощностью в 20—30 сил, называвшихся первоначально *завозными* или *завозенными*, а позднее—*забежками*.

„Чрезвычайно интересно видеть сцену этого крошечного парового суденышка вокруг громадного чудовищного кабестана,—говорит В. И. Немирович-Данченко в своих путевых очерках „По Волге“.—Точно маленькая собаченка, оно то забегает вперед,

то опять подается назад, снует у самых бортов большого парохода, почти скрываясь под массою якоря и каната, сложенных на нем. Кабестан с буксируемыми им белянами представляется на Волге именно каким-то колоссальным чудовищем, хрипящим на всем просторе этой реки и медленно передвигающимся по ней, делая около 30 верст в сутки, но зараз перевоза груз до 500.000 пудов¹⁾.

„Воза“ кабестанов бывали иногда, действительно, очень большими. Обычный состав их на Волге был: в 5—6 крупных подчалков с грузом в 500—600 тысяч пудов или в 10—15 мокшан грузоподъемностью в 400—500 тысяч, количество же мелких судов, как коломенки, барки и пр., доходило иногда до 50 штук за одним кабестаном. В такой массовой буксировке и сравнительной дешевизне самих кабестанов заключалось, между прочим, и главное их значение: кабестан в 60 сил вел за собою 500 тысяч пудов, тогда как пароход, даже самый мощный, как, напр., „Самсон“ или „Геркулес“ о-ва „по Волге“, при своих 460 силах буксировал только 250 тысяч,—правда, вдвое-втрое скорее.

В связи с величиной и тяжестью воза на кабестанах было чрезвычайно большое вооружение, превосходившее своими размерами даже морские суда. Вес станowego якоря доходил до 120—130 пуд., шейма к нему,—до 60 саж. в длину и 14 дюймов в окружности,—до 200 пуд., ходовые якоря (4 шт.), по 100—120 пуд., со снастями для подач, толщиной (в окружности) в 14—16 дюймов, по 10 косяков, в 100 саж. длины и 250—300 пуд. весом каждый, на якорь; кроме того, один 100—саженный запасный косяк (называемый *шишкой*) 12-ти дюймов в окружности и до 120 пуд. весом; разных мелких косяков пудов до 100 и масса старых, бывших ранее в употреблении ходовых снастей для учалки всего каравана,—в общей сложности до 2.000 пуд. Стоимость вооружения обходилась от 40 до 60 тыс. рублей.

Вся следовавшая за кабестаном флотилия учаливалась с ним и между собой очень тесно, составляя одну компактную массу, которая и двигалась, как говорится, лавиной. Само собой, движение таких флотилий было возможно только по самым крупным рекам, как Волга и Кама, почему кабестаны и существовали только здесь, перевоза преимущественно разные массовые или громоздкие товары, каковы, напр., хлеб, железо, мочало и пр.

Кабестаны шли обыкновенно день и ночь, проходя за сутки, как сказано выше, верст по 30, в лучшем случае не больше верст 60 (в среднем версты по 3 в час) и делая за навигацию не редко один рейс от Самары до Нижнего-Новгорода и Рыбинска или два рейса от Камского устья до Рыбинска. Двигались они с страшным шумом, происходившим от стука и гула тяжелой машины (большею частью балансирной системы Уатта с одним цилиндром и маховиком), скрипа шкива, крика и ругани рабочих, громкой команды лоцмана, передаваемой еще более громко на буксируемые суда в рупор дежурным „стопорщиком“—подростком 15—17 лет,—все это походило на чистый ад.

Штат команд на кабестанах достигал до 100—130 человек, работавших обычно по сменам. Так, 36 шкивных рабочих, 12 „клевщиков“ (рабочих у снастей), 36 завозенных (там, где не было забежек)

¹⁾ В. И. Немирович-Данченко: „По Волге“ (очерки и впечатления летней поездки). СПб. 1877 г. Стр. 68—69.

и 6 кочегаров работали на 3 смены; 2 „стопорщика“, передавшие в рупор команду лоцмана, на 2 смены и т. д. Служащих на забежках было по 12 человек, при чем у некоторых кабестанов бывало по 2 забежки.

Надо, впрочем, сказать, что на более мелких кабестанах штат команд бывал и значительно меньше. Так, напр., мы имеем договор, заключенный 18 апреля 1869 г., с нижегородской конторой о-ва „Кавказ и Меркурий“ на обслуживание 30-сильного кабестана „Нижний-Новгород“ артелью судорабочих (крестьян Муромского уезда Владимирской губернии) всего в 39 человек. Кстате сказать, означенный договор довольно обстоятельно рисует положение рабочих на кабестанах, почему мы считаем нелишним привести его для сравнения с изложенными выше более ранними рабочими контрактами на Волге.

„1869 года апреля 18 дня,—гласит договор,—мы, нижеподписавшиеся, в числе 39 человек, поименованные ниже сего в особом реестре, дали сей контракт Нижегородской Конторе Высочайше утвержденного пароходного общества «Кавказ и Меркурий» в том, что подрядились и поступили мы в волжскую работу на кабестанный пароход означенного общества сроком со дня нашего поступления в работу впредь—27 человек на пять месяцев и 12 человек на шесть месяцев, на нижеследующих условиях:

„1) Мы, первая артель, двадцать семь человек, подрядились в судорабочие, принимая на себя обязанность исправлять все следующие при кабестане работы: наборку в лодки косяков и якорьев и уборку оных, подчалку под пароход судов, ездить с завозом подачи денно и ночью по заведенной очереди под забежкой, а в случае (если) последует забежке какое-либо повреждение, то лодку с подачею завозить самими, на веслах или бичевой;

„2) Мы, второй артели двенадцать человек, принимаем на себя работу на шкиву при приеме и сдаче подачи, тож поочередно, денно и ночью в работе находиться по восьми человек, работу оную обязуемся производить со всевозможною поспешностию, без всяких задержек, и точно исполнять все приказания шкивного мастера и с тем вместе обязаны мы друг друга беречь от могущих последовать ушибов, а во время хода подачи запастись дрова с судов на кабестан без недостатка;

„3) Совокупно артели 39 человек при мелководии обязаны мы при распаузке работать безотговорочно, а также грузить дрова с судов или берега усердно;

„4) В случае несчастий, могущих быть как пароходам, так равно и подчалкам, от потопления или пожара, обязаны мы употреблять все средства к спасению оных как от затопления, так равно и от огня;

„5) Если (бы) понадобились еще какие не упомянутые выше работы, то таковые равным образом должны мы исполнять безотговорочно. Обязаны мы быть в полном повиновении командира и приказчиков, старшего лоцмана, лоцманов забежки, кормщиков завозни и шкивного мастера и обязаны вести себя трезво и честно, на пароходах и судах отнюдь табаку не курить, своеволью вина не покупать, самовольно не отлучаться и раньше срока расчета не требовать; если же кто из нас не дослужит срока вышеозначенного, то рассчитываться двумя рублями сер. дешевле за каждый прослуженный месяц;

„6) В случае (если) кто из артели к работе будет не способен или ленив или болен, то в праве пароходное управление нанять,

вместо таковых, других, хотя и с передачею на наш артельный счет, а в случае (если) Контора распорядится всех нас рассчитать раньше помянутого срока, то мы претендовать на то не имеем права.

„7) Вышеозначенную работу всем нам производить на собственных наших харчах и одежде, а получать нам жалованья договорились мы помесечно по двенадцати руб. (12 руб.) на каждого человека, а по совершении от Нижнего Новгорода до г. Рыбинска 2-х рейсов, если будут кабестаном совершаемы еще рейсы таковые же или с устья реки Камы, то за оные, т. е. 3, 4, и 5, за усердную работу и хорошее поведение получить нам на каждого по одному рублю за всякий сделанный рейс сверх помянутого жалованья. В задаток имеем право получить при подписании сего контракта по десяти рублей на человека;

„8) За исключением взятого нами задатка, забирать нам до окончательного расчета только на харчи не более пяти рублей в месяц. Все получение денег должно значиться от сего особо в выданных нам от Конторы расчетных книжках. Книжки оные мы принимаем с изложенными Конторою правилами, которые обязуемся исправлять в точности, а в случае неисполнения подвергаемся штрафу от пятидесяти копеек до одного рубля за каждый проступок, каковые штрафы должны быть записываемы в расчетных книжках командиром парохода,

„и 9) Контракт сей содержать с обеих сторон свято и не нарушимо“.

Договор подписан с одной стороны управляющим нижегородской конторой общества „Кавказ и Меркурий“ капитан-лейтенантом Владимиром Васильевичем Кишкиным, с другой стороны двумя представителями судорабочих—крестьянами Куприяном Астафьевым и Ильей Михайловым, при чем рабочим выдано „задатку по десяти рублей на человека и расчетные книжки“. В дальнейшем договор и реестр были явлены к свидетельству у маклера нижегородской судоходной расправы Осипа Мутовкина и записаны в его книгу под № 109. „И приложена у подлинного,—заканчивается договор,—маклера Нижегородской Судоходной Расправы О. Т. Мутовкина печать“.

Как можно видеть, штат на крупных кабестанах был довольно большой, но если принять во внимание, что при ручной тяге приблизительно такое же количество людей, какое было на кабестане, требовалось на каждое буксируемое им судно, а воза кабестанов были гораздо больше, чем у коноводок, то будет понятно, что кабестаны несли с собой дальнейшее значительное сокращение рабочей силы в судоходстве, вызывая в бурлацкой среде скорбь по утрате векового промысла и озлобление против „дьявольского“ новшества.

— Больно уж нам обидно таперь,—говорила некогда артель волжских бурлаков одному из путешественников по Волге, жалуясь на кабестаны,—работы-то, знашь, мало стало... Куда во таперь пойдешь? Мы, вишь, почти все из одной деревни, пятнадцать годов ходили на Волгу оброк добывать, домашним хлеб доставать, а таперь куда пойдешь?... Ишь во, капистонов напустили сюда... Ну, рази человеку в пору с ним спорить... с эким, чертом-то!.. Во, ведь, сколько прет!.. 1).

Следы отношения волжских бурлаков к кабестанам отразились даже в одной из „запевок“, употреблявшейся на Волге в рассма-

1) Г-ч-Г - ч: „К 50-летию пароходства на Волге“.

триваемый нами период обыкновенно при подъеме бурлаков с привала и, вообще, при начале работы:

Как на Волге на реке
Да капистоны на песке—
Стоят, пышут, словно дышут,
Горя нашего не слышут..
Эх, идем, да ну, пойдем!...

Постройка первого кабестана на Волге приписывается сарапульским (Вятской губ.) купцам Татарникову и Колчину, из которых первый, по сохранившемуся на Волге преданию, получил даже 10-летнюю привилегию на эксплуатацию кабестанов, однако не использованную по случаю разорения на казенных поставках, но мы не нашли подтверждения этой привилегии в законодательных актах. Утверждают затем ¹⁾, что первым кабестанным пароходом был „Ярославль“, 50 сил, начавший плавание в 1846 году. Однако мы видели выше, что еще Бердв в 1820 г. говорил о выстроенных им для Волги и ее притоков двух пароходах, действовавших „попеременно водяными колесами и заводными якорями“, в чем как будто бы можно видеть кабестаны. Во всяком случае в 1848 г. на Волге было уже 6 кабестанов,—все в деревянных корпусах и с машинами низкого давления от 35 до 100 сил, а в 50-х годах работал уже целый ряд этих судов, при чем их имели даже крупные пароходные предприятия, возникшие в эти годы, напр., о-во „Кавказ и Меркурий“, „Камско-Волжское пароходное о-во“ и о-во „Вулкан“.

Однако, как всякая промежуточная, переходная ступень, кабестаны не продержались долго и даже не получили особенно широкого распространения, — они могли существовать только до тех пор, пока не окрепло и не развилось буксирное пароходство и пока стояли высокие фрахты. Уже в 60 годах роль кабестанов стала падать, и они были вытеснены пароходами с низовых плесов Волги, работая лишь от пристаней не ниже устья Камы и все больше и больше понижая фрахт в борьбе со своими сильными конкурентами. Совершенно доканал их долго памятный на Волге своей тяжестью для судоходства неурожайный 1870 год, когда волжские фрахты сразу упали почти в 3 раза против предыдущего года.

Всех кабестанных пароходов насчитывалось на Волге не больше 25—26 штук с 30 забежками при них, хотя необходимо сказать, что точного и полного учета их не сохранилось. Старые волгари (при отсутствии однако единогласия в своих показаниях) называют следующие кабестаны и забежки с их бывшими владельцами (см. след. таблицу).

В приведенном перечислении отсутствует вышеупомянутый „Владимир“ бр. Тагуновых, который, вообще, не значится ни в одном из имеющихся в нашем распоряжении списков кабестанов,—это можно объяснить тем, что по всей вероятности „Владимир“ был приобретен Тагуновыми уже из вторых рук и при этом переименован. С другой стороны, возможно допустить, что он не вошел в списки и потому, что был построен позднее их составления,—в таком случае общее количество волжских кабестанов увеличится до 26, как и считают некоторые старики-волгари.

¹⁾ И. А. Богуславский („Волга, как путь сообщения“, стр. 37) и др.

Список кабестанов и забежек.

№№ по порядку.	Кабестаны.		З а б е ж к и.		Владельцы судов.
	Названия.	Мощн. в ном. силах.	Названия.	Мощн. в ном. силах.	
1	Лев	60	Голубь	40	Влинов
—	—	—	Соколик	24	"
2	Богатырь	60	Соловей-Разбойник	40	„Вулкан“, парох. о-во.
3	Владимир	60	Удалый	40	" "
4	Батраки	24	Шустрый	18	Джонс
5	Коломна	60	Копье	40	Духинов
6	Грозный	50	Быстрый	24	Журавлев
7	Михаил	70	Казань	24	"
8	Николай	35	Рыбийск	24	"
9	Шексна	60	Суда	24	"
—	—	—	Случайный	24	"
10	Испытанный	40	Неуступный	24	Иконников
11	Ниж.-Новгород	30	Проворный	24	„Кавказ и Меркурий“, о-во.
—	—	—	Скороход	24	"
12	Астрахань	50 ²⁾	Чайка	24	„Камско-Волжское парох. о-во“ ¹⁾
13	Камышин	24	Чижик	24	"
14	Акула	30	Вьюя	30	Колчин
15	Полезный	35	Поспешный	24	Котельников
16	Симбирск	60	Скворец	24	Красников
—	—	—	Комар	12	"
17	Ярославль	50	Малоярославец	30	Крохоняткин
18	Проворный	24 ³⁾	Которость	16	"
19	Самара	60	Буян	24	Максимов
—	—	—	Соколенок	24	"
20	Авраам	60	Стефан	25	Ненюковы, бр.
21	Краснослободок	24	Мокша	17	"
22	Пенза ⁴⁾	40	Сура	24	"
23	Иосиф	60	Михаил	30	Плигин.
24	Москва	60	Николай	30	Рахманов
25	Одесса ⁵⁾	24	Джонка	12	Тагуновы, бр.

Всего 25 кабестанов и 30 забежек.

¹⁾ В „Нижегор. Сборнике“ 1870 г. (т. III) „К.-В. пар. о-ву“, кроме „Астрахани“ и „Камышина“, приписан еще кабестан „Сормово“ 140 сил, но это очевидная ошибка, так как „Сормово“ был не кабестанный, а буксирный пароход.

²⁾ А. И.—в в том же „Нижегор. Сб.“, т. III, мощность кабестана „Астрахань“ показывает в 40 сил.

³⁾ По другим сведениям „Проворный“ был забетка.

⁴⁾ По другим сведениям „Иосиф“.

⁵⁾ В списке пароходов, помещ. в „Б—ке для чтения“ (см. дальше), „Одесса“ и „Джонка“ значатся принадлежащими Каратыгину.

Несмотря однако на косность и темноту наших
Развитие пароход- масса, проявленные в их отношениях к первым паро-
ного дела на Волге ходам, успех „О-ва по Волге“, воочию доказавший
в 50-е годы: все преимущества и выгоды пароходного дела, во
всяком случае пробил брешь в сознании промышленных кругов
населения, и отныне пароходство на Волге начало довольно быстро
развиваться.

Уже в 1848 г. д. ст. с. Валерий Валериевич Скри-
а) Учреждение о-ва пицын и ст. с. Николай Арсеньевич Жеребцов воз-
„Меркурий“. будили ходатайство об учреждении пароходного обще-
ства под названием „Меркурий“, с основным капиталом в 750.000
руб., разделенных на 3.000 акций, по 250 р. каждая. Ходатайство
было возбуждено 7-го апреля 1848 г., и ровно через год, 9-го апреля
1849 г., представленный устав о-ва получил утверждение. По этому
уставу, состоявшему из 58 параграфов и представлявшему из себя
в значительной части сколок с устава „О-ва пароходства и страхо-
вания по рекам Волге и Каме“ (но на первое время без страховых
операций), задачи о-ва определялись таким образом:

„Общество срочного пароходства по Волге, Оке, Каме и их
притокам учреждается для усиления как пароходного сообщения
по этим рекам, так и для буксирования по оным грузов посредством
пароходов дешевлешего, по возможности, устройства и мелкой по-
садки“ (§ 1-й устава).

Срок для раздачи акций был назначен 6-ти месячный „со дня
объявления о том в ведомостях столиц и некоторых губернских“
(§ 5 й), при чем открытие действий о-ва предусматривалось посте-
пенное, по мере продажи акций (§ 12-й)¹⁾. Однако в назначенный
срок акции не разошлись, и по ходатайству о-ва раздача их была
отсрочена сначала на 10 месяцев²⁾, а потом и еще на 12 месяцев³⁾.

С 1850 г. о-во уже открыло свои действия, построив 2 буксир-
ные парохода в деревянных корпусах—„Минин“ и „Пожарский“,
мощностью каждый по 200 ном. сил, 6 баржей и 27 разных мелких судов.

Дела о-ва, воспользовавшегося всем опытом своего предше-
ственника—о-ва „по Волге“, пошли сразу с меньшим, чем у по-
следнего, успехом, и оно с первого же года стало давать своим
акционерам хороший дивиденд.

Пароходы о-ва „Меркурий“ начали плавать между Рыбинском
и Астраханью, перевозка, по примеру о-ва „по Волге“, и грузы,
и пассажиров. В перевозке последних „Меркурий“ пошел несколько
дальше первого о-ва, принимая пассажиров не только на особо
приспособленные баржи, но и на самые пароходы. Впрочем, ника-
ких особых удобств пассажирам здесь не представлялось: они также
размещались прямо на палубе, под навесами из луба и тента, почти
не защищенные от непогоды,—по существу эта была не перевозка
пассажиров, как мы ее понимаем теперь, а вернее—перевозка живого
груза.

Между тем потребность в пассажирском плавании, с развитием
пароходного дела, сказывалась все больше и больше; и к началу
50-х годов мысль о создании специально-пассажирского пароходного
предприятия, как говорится, стала носиться уже в воздухе.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXIV, № 23.167.

²⁾ Указ от 11 октября 1849 г. (П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXIV, № 23.563).

³⁾ Указ от 10 октября 1850 г. (Там же, т. XXV, № 24.526).

5-го июня 1850 года было высочайше утверждено и опубликовано мнение государственного совета о расширении права „учреждения свободного пароходства в империи“ (согласно закона 42-го года) и на „перевозку пассажиров“, с дополнением в этом смысле ст. 282 устава п. с. (Св. Зак., т. XII, по прод. 3) ¹⁾, а через два года после этого начало организовываться третье по времени возникновения крупное пароходное предприятие на Волге—т-во „Самолет“, которому принадлежала честь устройства специально-пассажирского пароходства с предоставлением пассажирам всех возможных удобств.

В июле 1852 г. отставной капитан флота Владимир Александрович фон-Глазенап подал прошение главноуправляющему путей сообщения и публичных зданий о дозволении открыть специально-пассажирское пароходство в верхнем плесе Волги—между городами Тверью, Рыбинском и Ярославлем. В особой записке по этому поводу фон-Глазенап указывал, что он имеет в виду доставить „публике и рабочему народу“ скорое и дешевое сообщение между названными городами, связав их в то-же время с столько что открытой (1-го ноября 1851 года). Николаевской железной дорогой.

5-го февраля 1853 г. дозволение было дано, и вслед за сим Глазенап, совместно с тит. с. Максимилианом Густавовичем Бекагель-фон-Адлерскрон, возбудили ходатайство о разрешении учредить для осуществления его товарищество на паях под фирмою «Самолет», с основным капиталом в 250.000 рублей, разделенных на 1.000 паев. Вместе с ходатайством был представлен и проект устава т-ва, получивший утверждение 30-го октября 1853 г.

Цель учреждения товарищества определялась в уставе таким образом:

„Товарищество, под названием «Самолет», учреждается для устройства по реке Волге и ее притокам, между Тверью, Рыбинском и Ярославлем, пароходов, на которых дозволяется перевозить пассажиров и легкие грузы“ (§ 1-й устава).

Первоначальный срок существования т-ва был определен уставом в 25 лет, по истечении которых, „по обсуждению общего собрания владельцев паев, предоставляется правлению товарищества просить о продолжении срока одного или приступить к ликвидации по порядку, принятому вообще в коммерческих домах“ ²⁾.

Еще ранее утверждения устава инициаторами дела были заказаны в Бельгии, на заводе Коккериль, 3 парохода, мощностью каждый по 50 ном. сил, а в Твери был заарендован затон и в нем устроены мастерские для сборки заказанных судов. В январе следующего 1854 г. пароходы в разобранном виде были доставлены в Тверь, а в апреле уже вышли в плавание.

В сущности это были длинные (по 22 саж.) паровые лодки с железными корпусами, огромными двигательными колесами по бокам и очень высокими двойными трубами. Из надпалубных построек первое время были только капитанский мостик и несколько небольших кожуховых кают ³⁾ (см. рис. 112). Пассажирские поме-

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXV, № 24.208.

²⁾ Там же, т. XXVIII, № 27.648.

³⁾ Так называются каюты, устраиваемые по бокам кожухов—железных полукруглых футляров, которые прикрывают колеса пароходов.

щения I-го и II-го класса, обставленные мягкими диванами (расположенными вдоль бортов в два яруса), были в трюмах пароходов— первый класс в носу, второй в корме, при чем в каждом классе было только по 2 общих каюты—одна мужская и другая женская. Отапливались каюты железными и чугунными печами, освещались (как и все остальные помещения пароходов) керосиновыми лампами. Само собой разумеется, что, при таком положении, в плохую и холодную погоду, когда приходилось топить печи и рано зажигать огонь, ни о чистоте воздуха, ни об особой опрятности в каютах говорить не приходилось.

Пассажиры III-го класса размещались на палубе, под открытым небом, ничем не защищаемые ни от дождя, ни от летнего зноя. Кроме того, вылетавшие из трубы искры и мелкие угли усиленно портили и одежду, и багаж пассажиров.

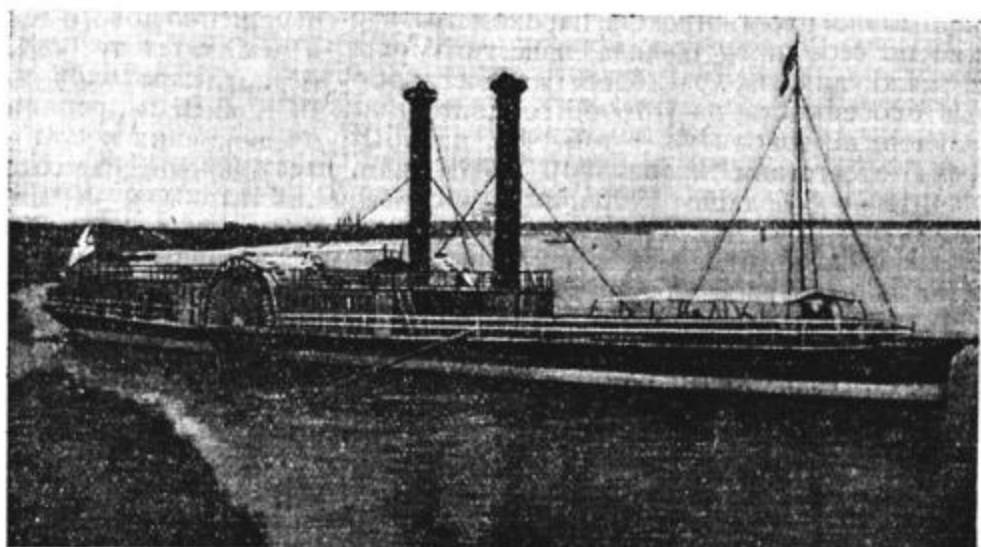


Рис. 112. Тип первых пароходов т-ва „Самолет“.

На палубу же грузилась перевозимая кладь, в количестве не больше 2—4-х тыс. пудов на пароход, укрываемая пологами и непромокаемыми брезентами.

Вся середина судовых трюмов была занята котлами и машинами, сравнительно очень большими и громоздкими; кроме того, здесь отводилось небольшое помещение для пассажирского багажа и устраивался люк для склада дров, употребляемых на отопление котлов.

Легкий капитанский мостик над серединой палубы защищался сверху железной крышей, поддерживаемой по углам железными же стойками, а с боков или был совершенно открыт, или закрывался только парусиновыми шторами, которые, конечно, очень слабо защищали от ветра, дождя и непогоды.

Пароходные служащие жили в кожуховых каютах, а матросы и кочегары в носовом и кормовом люках, где устраивались для них в 2—3 яруса общие нары.

Таковы были первые пассажирские пароходы на Волге,—третий, после буксирных и кабестанных, тип паровых судов.

Как можно видеть, удобства для пассажиров были на них не особенно большие. Равным образом и отношение к пассажирам пароходной администрации было довольно патриархальное. „Капитаны (первых пассажирских пароходов),—говорится в одном старом путеводителе по Волге,—изображали из себя очень важных особ и с пассажирами не церемонились. О расписании рейсов не было и помину. Бывало, пароход причалит где-нибудь и стоит час, другой, а иногда и целый день: это капитан отправился на охоту или пошел в гости к знакомому помещику“¹⁾).

Однако, если сравнить все условия пассажирского плавания на первых пароходах с перевозкой „живого груза“ на баржах и лодках, как это было до возникновения о-ва „Самолет“, то нельзя не признать, что оно сделало в данном отношении огромный шаг вперед, особенно принимая во внимание небывалую до него на Волге скорость движения пароходов. Заслуга о-ва тем больше, что организация специально пассажирского пароходства, как совершенно нового дела, сама по себе представляла известный риск, а между тем требовала не мало лишних расходов как на оборудование пароходов, так и, в особенности, на устройство постоянных пристаней и дровяных складов, не говоря уж о том, что, при быстрой скорости движения и в то же время отсутствии правильной обстановки, пассажирские пароходы значительно больше буксирных рисковали и авариями, и даже гибелью.

Нельзя не отметить и некоторых особых ограничений, установленных на первое время для плавания пассажирских пароходов и вызванных, очевидно, опасениями за возможность повреждений ими грузовых караванов и, вообще, грузовых судов. Эти опасения были так велики, что ряд ограничительных требований, „независимо от исполнения общих правил (для плавания паровых судов), установленных в ст. 282—291 Уст. пут. сообщ. (т. XII по 3-му, 6-му и 12-му Продолж.)“, был включен в самый устав т-ва. Дополнительные требования (неизменно повторяемые потом во всех последующих уставах пассажирских пароходств) были таковы:

„1. Чтобы мимо судоходных пристаней пароходы ходили только днем, и если будут идти по течению, то непременно под малыми парами и с уменьшенной скоростью, а против течения поднимались бы не иначе, как под наблюдением местного судоходного инженерного начальства.

„2. Чтобы, подходя к судоходной пристани, давали о том знать паровым свистком или колоколом, продолжая сигнал во все время следования мимо пристани, дабы находящиеся на ней суда могли с своей стороны принимать должные меры предосторожности.

„3. Чтобы, вообще, приближаясь к судам и караванам, пароходы также давали знать паровым свистком или колоколом и следовали в отдалении от них, сколько это, по положению реки, возможно будет, а для предосторожности от вылетающих искр имели непременно предохранительные на дымовых трубах клапаны.

„4. Чтобы пароходы обходили суда только на свободных местах,—в узких и мелких местах дозволяется обходить суда лишь в том случае, когда пароход будет иметь осадки в воде не более десяти вершков, с осадкою же более десяти вершков обход судов в этих местах не допускается.

¹⁾ Монастырский: „Спутник по Волге“, 1880 г.

„5. Чтобы на мелях Волги, выше г. Мологи, со времени спада вод, что бывает обыкновенно с 20 июня, пароходы, наравне с другими судами, имели собственной осадки в воде не более двенадцати вершков (с осадкою более двенадцати вершков плавание пароходов не дозволяется) и подчинялись всем мерам, принимаемым и указываемым местным инженерным начальством для безостановочного вообще движения судоходства.

„6. Чтобы, вообще, при плавании пароходов, были наблюдаемы все меры предосторожности, с ответственностью Товарищества за всякий вред, причиненный пароходами, и с обязательством вознаграждать все убытки, от такого вреда произойти могущие.

„7. Чтобы пароходные пристани были устроены в отдалении от судоходных пристаней.

„8. Чтобы, по избрании мест для пристаней, планы местностей, с удостоверением губернского начальства о неимении препятствий к устройству пристани на избранном месте, равно как планы и фасады самих пристаней, были представлены, чрез местное инженерное начальство, на утверждение Главноуправляющего Путиами Сообщения и Публичными Зданиями“ (§ 2-й устава) ¹⁾.

Как можно видеть, ограничения были довольно существенны.

Само т-во было, повидимому, не совсем уверено в своем успехе и, во всяком случае, принимало совершенно необычные до того времени меры к широкому оповещению населения о своем предприятии— чрез посредство печати. В конце января 1854 г. оно, с разрешения С.-Петербургского обер-полицеймейстера, генерал-адъютанта Галахова, выпустило в многочисленных экземплярах особое печатное объявление о предстоящем открытии своих действий с будущей навигации и распространило его как в самом Петербурге, так и по городам и др. крупным поселениям Поволжья. В объявлении подробно расписывались все удобства нового сообщения для пассажиров, причем не был забыт даже „рабочий люд“, отправляющийся на заработки „в одну из столиц“.

„Объявление

от высочайше утвержденного товарищества «Самолет»
гласило:

„Тотчас по вскрытии реки Волги начнется постоянное плавание двух железных пассажирских пароходов между Тверью и Рыбинском.

„Пароходы будут отправляться пять раз в неделю из Твери и из Рыбинска и в одни сутки доставлять проезжающих в тот или другой конец.

„Желающие отправиться из Ярославской и Тверской губерний до Твери могут сесть на пароходы в Рыбинске, Мологе, Мышкине, Угличе, Колязине, Кимре, Корчеве и на Шоше.

„Если окажется пароходам надобность доходить до Ярославля, то это будет тотчас же исполнено, для чего ныне же учреждаются пароходные пристани в Романове-Борисоглебске и в Ярославле.

„Прибытие пароходов в Тверь будет рассчитано так, чтобы желающие могли поспеть к легкому пассажирскому поезду железной дороги, идущему ежедневно из Москвы в Петербург.

„Рабочий народ, прибывший на пароход в Тверь и имеющий надобность отправиться в одну из столиц на товарных поездах, поспет во время, чтобы в тот же день ехать далее.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XVIII, № 27.648.

„Каждый пароход может поместить до 200 человек зараз.

„На пароходах устроены особые каюты для 1-го и 2-го класса, с отдельною каютою для дам, 3-й класс помещается на палубе.

„Буфет будет отличного устройства и обязан отпускать все требуемое по самой умеренной таксе, утверждаемой правлением; для рабочего же народа будут готовить хорошие харчи по дешевой цене.

„Цены за проезд назначаются:

	К Л А С С Ы.					
	I.		II.		III.	
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
От Твери до Рыбинска	8	—	5	50	2	—
От Рыбинска до Твери, против воды .	10	—	7	—	3	—
За промежуточные станции цена будет рассчитана по рас- стоянию, так что за каждые 100 верст вниз по реке обой- дется	2	50	1	75	—	65
а против воды	3	15	2	20	1	—

„Правление Товарищества, извещая заблаговременно об открытии пароходства вслед за вскрытием реки Волги, приглашает в особенности рабочий народ попытаться ехать новым путем и будет стараться с своей стороны доставить ему возможные удобства.

„Пароходы будут брать товару до 1.000 пудов ежедневно, по возможно дешевым ценам относительно скорости и верности доставки.

„О времени отправления пароходов будут в свое время объявлены все подробности“.

Действительность однако оправдала учредителей т-ва, и последнее начало быстро развиваться, увеличивая свой флот и улучшая его в качественном отношении, особенно в смысле удобств для пассажиров. Так, вскоре на палубах, в носовой части пароходов, были сделаны прикрытия из тента, а затем появились и большие досчатые рубки с лестницей вниз, обставленные удобной мягкой мебелью и служившие гостинными и столовыми для классных пассажиров, которые могли проводить здесь целые дни, любясь из окон видами Волги; на корме и над серединой судна, где размещались палубные пассажиры, начали натягиваться сверху железные сетки, предохранявшие от углей и крупных искр; позднее под сетками протянули также тент, защищавший если не от непогоды, то по крайней мере от палящего солнца и дождя, обливавшего пассажиров вследствие осаживавшейся на сетки сажи целыми потоками грязи.

Первые пароходы т-ва, оказавшиеся, при всей своей малой осадке, глубокими для верхового волжского плеса, где, по условиям фарватера, осадка не должна была превышать 14 вершков, уже на третью навигацию были заменены другими, еще более мелкими,

и передвинуты на плес Рыбинск—Нижний. В то же время т-во получило от правительства перевозку на периоды навигации почты между Тверью и Костромой (указ от 15 мая 1856 г.)¹⁾. Тогда же,—как говорилось в особом указе, „во внимание к пользе приносимой поволжским жителям учащено и быстрою перевозкою их корреспонденции на пароходах товарищества“,—последним было предоставлено „носить флаг почтовых пароходов, на кожухах гребных колес иметь двуглавый орел и под ним почтовый рожок, а пароходной команде присвоить особую одежду по высочайше утвержденному образцу“.

В 1857 г., снова прибавивши несколько пароходов, т-во распространило свою деятельность до Казани; в 1858 г. открыло движение по Каме до Перми; в 1859 г. установило рейсы до Саратова; в 1861 г. объявило линию по р. Оке до Елабуги.

Дивиденды его за это время достигали 20—24% на основной капитал²⁾.

в) Общий очерк развития пароходства в 50-е годы.

Пятидесятые годы были, вообще, периодом расцвета пароходного дела на Волге и усиленного строительства пароходов. Не говоря о сильном увеличении в эти годы флота уже существовавших обществ—пионеров пароходства, почти все наиболее крупные акционерные пароходные предприятия, работавшие в волжском бассейне, получили свое начало в 50 годах. Так, в 1854 г., т. е. на другой год по организации т-ва „Самолет“, возникло буксирное и кабестанное „Камско-Волжское пароходное общество“, с основным капиталом в 819.000 руб., преобразованное из б. „Товарищества нижегородской машинной фабрики и волжского буксирного и завозного пароходства“ и ставившее себе целью, по прежнему, не только перевозку грузов и пассажиров „принадлежащими ему пароходами и подчальными судами“, но и постройку паровых и непаровых судов на своем заводе близ Нижнего-Новгорода, само располагая к началу 60-х годов 16 пароходами (из коих 12 буксирных, 2 кабестана и 2 забегки³⁾); в том же 1854 г. учреждено инженером генерал-майором Теляковским и отставным генерал-майором Энгельгардтом буксирное и пассажирское „Общество пароходства по р.р. Волге и Шексне с притоками под фирмою «Польза», с первоначальным капиталом в 400.000 руб. и управлением в Петербурге, имевшее к 1860 году 6 буксирных и 4 пассажирских парохода⁴⁾; в 1856 г. появилось пассажирское пароходное о-во „Русалка“⁵⁾.—правда в следующем году признанное не состоявшимся⁶⁾ и тогда же вошедшее с тремя только что построенными пароходами („Бурлак“, „Лоцман“ и „Молодец“) в состав о-ва „Меркурий“, которое с навигации 1858 года и открыло этими пароходами пассажирскую линию Нижний—Пермь; в 1858 г. (31 января) основана владельцами механического завода в Костроме, братьями д. ст. с. Александром, полковником Дмитрием и ст. с. Николаем Павловичами Шиповыми, пассажирская и буксирная компания „Дружина“ с капиталом в 1 милл. руб. (разделенных на

1) П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXXI, № 30.491.

2) „Парох. О-во «Самолет». Очерк 50-летия деятельности. 1858—1903 г.“

3) § 1-й устава о-ва,—П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXIX, № 28.210. Не безынтересно отметить в „К.-В. о-ве“ еще одну деталь, позднее воспринятую и всеми остальными крупными пароходными предприятиями, это—образование двух органов управления: главного правления в Петербурге и местного управления в Нижнем-Новгороде.

4) П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXIX, № 28.367.

5) Там же, т. XXXI, № 30.744.

6) Там же, т. XXII, № 32.225.

1.000 акций, по 1.000 руб. каждая) ¹⁾ и правлением сначала в Костроме, а позднее (с 1860 г.) в Нижнем-Новгороде ²⁾, обладавшая к 1860 году 16 пароходами (7 пассажирских и 9 буксирных), совершавшими плавание между Нижним и Рыбинском; в том же году (и в тот же день) владельцами механического завода в Петербурге, петербургскими I-ой гильдии купцами Карлом Фрикке и Августом Фрикке, учреждено пароходное товарищество „Нептун“—для перевозки товаров и пассажиров по рекам Волге, Каме и Шексне, с их притоками, с основным капиталом в 750.000 руб. (разделенных на 6.000 акций, по 125 рублей каждая) ³⁾, имевшее к 1860 году 7 буксирных пароходов; 26-го сентября того же года отставным контр-адмиралом Мофет и дворянином Бехагель-фон-Адлерскрон учреждено буксирное и кабестанное пароходное общество „Вулкан“—для перевозки товаров и пассажиров по рекам Волге, Каме, Оке, Костроме и Шексне с их притоками, с основным капиталом в 300.000 руб. (разделенных на 1.000 акций, по 300 руб. каждая) и с правлением в Петербурге ⁴⁾, построившее в течение 50-х годов 6 пароходов (2 буксирных, 2 кабестанных и 2 забетки); наконец, в том же 1858 г., путем слияния пароходного общества „Меркурий“ с вновь открытым (21 мая 1858 года) обществом пароходства и торговли по Каспийскому морю „Кавказ“ ⁵⁾ образовано соединенное общество пароходства и торговли по Каспийскому морю, рекам Волге, Оке, Каме и их притокам под фирмою „Кавказ и Меркурий“, с капиталом в 4.500.000 руб. (разделенных на 18.000 акций, по 250 руб. каждая) ⁶⁾ и речным флотом, состоявшим к 1860 году из 20 пароходов различных типов и назначения (11 буксирных, 6 пассажирских, 1 кабестан и 2 забетки), из коих четыре: 1 буксирный и 3 пассажирских были пущены в 1858 г. на Каму, впервые установив срочно-пассажирское движение между Нижним-Новгородом и Пермью.

Из старых акционерных обществ т-во „Самолет“ довело свой флот к 1860 году до 21 пассажирских парохода, распространив плавание по всей Волге и с 1859 г. по Каме до Перми, а „О-во по Волге“ построило 6 новых буксирных пароходов и в 1859 году, получив заказанные в Англии специально-пассажирские пароходы „Царь“ и „Царица“, открыло пассажирскую линию Казань—Астрахань, заключив в то же время соглашение с т-вом „Самолет“ и о-вом „Дружина“ на перевозку пассажиров выше Казани. Пассажирская такса от Казани до Астрахани была установлена в таких размерах: I класс 32 р., II класс 21 р. и III класс 10 р. 50 к.

Пароходы „Царь“ и „Царица“ были с небывалыми еще в России удобствами для пассажиров и поражали современников роскошью своих, классных помещений: первый класс у них почти уже полностью был вынесен на палубу, во втором классе устроена особая рубка (в корме), на верхней палубе мостик для прогулки пассажиров; для командира и лоцманов поставлена штурвальная рубка. Устроены были также особые товарные трюмы, хотя и небольшие по размерам: вся грузоподъемность судов не превышала 5—7 тыс. пуд. (см. рис. 113).

1) Там же, т. XXXIII, № 32.735.

2) Там же, т. XXXV, № 35.826.

3) Там же, т. XXXIII, № 32.736.

4) Там же, № 33.556.

5) Там же, № 32.998.

6) Там же, № 33.174.

Объем работы и финансовое положение „Самолета“ и „О-ва по Волге“ в 50-е годы характеризуется следующими цифрами:

а) Товарищество „Самолет“.

Г О Д Ы.	Число парходов.	Количество перевезенных пассажиров.	Общая выручка.	Общий расход.	Дивиденд.
			Рубли.	Рубли.	Рубли.
1854	2	12.900	34.776	19.051	12.300
1855	3	31.090	84.763	34.074	30.000
1856	4	35.009	105.786	47.262	36.000
1857	7	53.002	191.299	90.753	60.009
1858	9	61.606	216.871	104.378	80.000
1859	12	104.446	310.609	170.937	100.000

б) „Общество по Волге“.

Г О Д Ы.	Число парходов.	Количество перевезенного груза.	Общая выручка.	Общий расход.	Дивиденд.	Ремонт.
		Пуды.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.
1850	5	1.040.969	262.383	184.506	52.000	4.046
1851	5	1.105.110	209.654	160.739	36.400	6.154
1852	5	2.378.086	334.805	179.038	104.000	10.789
1853	5	2.058.782	353.771	192.846	104.000	11.998
1854	5	1.881.971	325.677	181.830	93.600	19.975
1855	5	1.999.282	300.820	175.524	93.600	22.939
1856	5	2.400.000	385.107	189.790	104.000	21.054
1857	6	2.306.247	461.351	204.904	130.000	23.553
1858	6	2.839.951	378.785	212.709	104.000	27.819
1859	9	2.491.300	433.555	247.047	93.600	29.335

Все акционерные парходные общества в течение 50-х годов сильно увеличили свои складочные капиталы, некоторые даже по несколько раз. Так, т-во „Самолет“ уже в год открытия своих действий (1856) испросило разрешение на выпуск 1.000 новых акций

на 250.000 руб. (указ от 12 июня 1856 г.) ¹⁾; в 1858 г. снова получило разрешение на выпуск 2.000 акций, по 250 руб. каждая (указ от 27 июня 1858 г.) ²⁾, в 1854 г. еще на 2.000 акций того же достоинства „с раздачей (их),—как значится в разрешении,—нынешним участникам (о-ва) соразмерно количеству имеющихся у каждого акций ³⁾; наконец, в 1860 г. о-ву было разрешено выпустить облигационный заем на сумму до половины всего складочного капитала ⁴⁾. О-во „Меркурий“ в 1857 г. выпустило 3.000 дополнительных акций, по 250 руб. (указ от 22 апреля 1857 г.) ⁵⁾. В том же году „Камско Волжское пароходное о-во“ увеличило свой капитал до 1.000.000 руб., выпустив дополнительно 2.000 акций (не считая отчисленных ранее в запасный капитал 6.500 руб.,—указ от 21 октября 1857 г.) ⁶⁾, а в 1859 г. изменило некоторые детали своего устава и довело свой капитал до 1.300.000 руб. (указ от 30 декабря 1859 г.) ⁷⁾. В 1858 г. о-во „Польза“ выпустило 1.000 новых акций, по 200 руб. каждая, „с распределением их преимущественно между акционерами общества, пропорционально числу имеющихся у каждого акций“ ⁸⁾. В том же 1858 г. „О-во по Волге“ получило разрешение на дополнительный выпуск 2.600 акций, на сумму 650.000 руб., „с предоставлением преимущественного права на получение их владельцам прежних паев, по разверстке“ (указ от 29 апреля 1858 г.) ⁹⁾. Наконец, в 1859 г., кроме „Камско-Волжского о-ва“, увеличили свои капиталы: а) пароходная компания „Дружина“—выпуском 600 дополнительных акций по 1.000 р., „с предоставлением преимущественных прав на получение акций настоящим участникам пароходной компании, пропорционально количеству имеющихся у каждого акций прежнего выпуска“ (указ от 31 марта 1859 г.) ¹⁰⁾; б) о-во „Вулкан“—выпуском 1.000 акций по 300 р. (указ от 16 июня) ¹¹⁾ и в) пароходное т-во „Нептун“—выпуском 2.000 новых акций, по 125 р. каждая, всего на 250.000 руб. (указ от 27 октября) ¹²⁾.

Нельзя не подчеркнуть при этом приведенных выше характерных примечаний о распределении вновь выпускаемых о-вами акций преимущественно (и даже исключительно) между старыми акционерами,—признак, определенно свидетельствующий об успешной и прибыльной работе обществ и отсюда о нежелании акционеров упускать прибыль в чужие руки.

Кроме акционерных обществ, товариществ и компаний, в 50-е же годы начал свою деятельность на Волге целый ряд отдельных пароходовладельцев, создавших со временем крупные предприятия, из коих некоторые „гремели“ по всему Поволжью. Таковы были: указанный выше владелец коноводных машин Николай Михайлович Журавлев, позднее владелец крупного судостроительного завода, имевший уже к 1860 году 11 пароходов (из коих 2 буксирных, 4 кабестана и 5 забжек) и в последую-

1) П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXXI, № 30.582.

2) Там же, т. XXXIII, № 33.342.

3) Там же, т. XXXIV, № 35.221.

4) Там же, т. XXXV, № 36.362.

5) Там же, т. XXXII, № 31.753.

6) Там же, т. XXXII, № 32.304.

7) Там же, т. XXXIV, № 35.300.

8) Там же, т. XXXIII, № 32.724.

9) Там же, т. XXXIII, № 33.077.

10) Там же, т. XXXIV, № 34.319.

11) Там же, т. XXXIV, № 34.632.

12) Там же, т. XXXIV, № 35.043.

шие годы доведший свой флот до 20 паровых судов образцовой конструкции; Иван Федорович Чернов с сыновьями Василием и Гордеем Ивановичами, владелец 2 и позднее 7 буксирных пароходов;

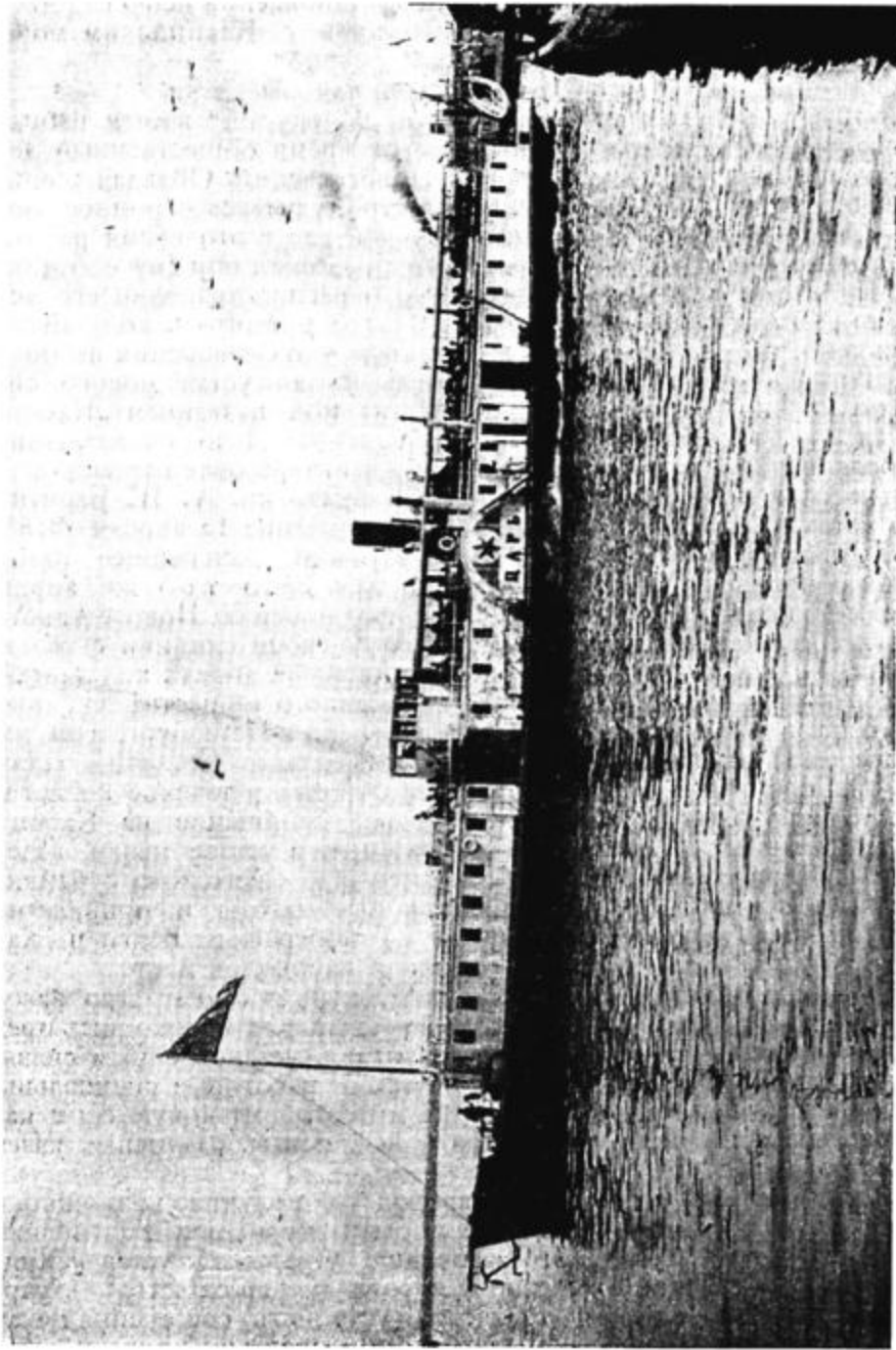


Рис. 113. Первый пассажирский пароход „О-ва по Волге“ — „Царь“.

бр. Блиновы, крупные нижегородские хлеботорговцы, имевшие 3, а затем 4 парохода; Николай Васильевич Зворыкин (1 буксирный пароход) и бывшие „судовщики“ — владельцы расшив: Ненюков, имевший

7 пароходов (1 буксирный, 3 кабестана и 3 забетки). Четвергов (2 буксирных парохода), Константиновы (1 буксирный пароход „Четыре брата“, а позднее еще два—„Манифест“ и „Оренбург“) и др.

Во всем этом огромном размахе пароходного дела можно особо отметить знаменательный факт первого установления непосредственной связи волжского парового судоходства с Каспийским морем путем слияния обществ „Кавказ“ и „Меркурий“.

Обстоятельства этого слияния были таковы:

В 1853 г. в состав правления о-ва „Меркурий“ вошел избранный его председателем, известный в свое время общественный деятель, ст. с. Николай Александрович Новосельский. Обладая живым коммерческим умом, Новосельский быстро учел все огромное значение связи Волги с Каспийским морем, где в это время работал всего только один частный пароход, и предложил общему собранию акционеров о-ва возбудить ходатайство о распространении его деятельности на Каспий. Предложение было принято и ходатайство возбуждено, но, по неизвестным причинам, удовлетворения не получило. Тогда в 1855 г. Новосельский разработал устав нового, специально морского пароходного общества под названием „Кавказ“ и подал его на соответствующее утверждение: Дело снова затянулось бесконечной перепиской различных заинтересованных ведомств, и только при поддержке наместника Кавказа кн. А. И. Барятинского устав о-ва „Кавказ“ получил утверждение 15 апреля 1858 г. За то, как бы в возмещение этой затяжки, дальнейшее развитие дела произошло чрезвычайно быстро: 25-го того же апреля общее собрание о-ва „Меркурий“, по предложению Новосельского, единогласно постановило ходатайствовать о своем слиянии с только что народившейся на Каспии организацией; 29 апреля ходатайство вместе с проектом нового устава объединенного общества под фирмой „Кавказ и Меркурий“ было представлено в Петербург, а 21 мая того же года объединение уже было утверждено. Согласно устава объединенное общество обязывалось построить в течение 2-х лет не менее 15 пароходов и содержать почтовое сообщение на Каспийском море, а также перевозить по указанным в уставе ценам казенные грузы разного рода. За это оно получало ежегодную субсидию от казны в сумме 34.000 руб. и некоторые льготы и привилегии, как, напр., бесплатный отвод земель на побережья Волги и Каспийского моря, право покупки казенных пароходов и пр.

По образовании о-ва „Кавказ и Меркурий“ оно быстро завоевало успех на Волге и выдвинулось в первый ряд пароходных предприятий, постепенно приобретая, благодаря установленным связям с руководящими общественными кругами, некоторые специальные преимущества. Так, ему была передана, по особому контракту с казной, перевозка по Волге и Каспию войск, почты, различных казенных материалов и пр.

В том же 1858 г. волжское пароходство получило возможность установить ближайшую связь с морями Черным и Балтийским. 19-го июля этого года был высочайше утвержден устав „Общества Волжско-Донской железной дороги и пароходства“¹⁾, учрежденного, как гласил § 1-й устава, „для устройства сообщения между Волгою и Доном посредством паровозной железной дороги и для развития пароходных сообщений по Дону и Азовскому морю“²⁾;

¹⁾ Учредители о-ва: коммерции советник Василий Кокорев, ст. сов. Николай Новосельский и инженер генерал-майор Павел Мельников.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXXIII, № 33.413.

5-го декабря получил утверждение устав „Общества Петербурго-Волжского пароходства и судоходства“, ставившего себе целью „облегчить, удешевить и ускорить перевозку грузов и пассажиров по водным путям сообщения, начиная с Волги и ее притоков до С.-Петербурга и Кронштадта и обратно“ (§ 1-й устава)¹⁾, с правом „1) заводить на свободных водяных путях, от Волги до С.-Петербурга и Кронштадта, собственные парусные и паровые суда, баржи, подчалки, пассажирские и буксирные пароходы, сообразно каждой местности, и 2) устраивать по берегам пристани, верфи, механические заведения, конторы и магазины, при точном соблюдении всех установленных для сего правил и без нарушения законных прав прибрежных владельцев“ (§ 2-й устава)²⁾.

Общее количество пароходов, плававших в волжском бассейне к началу 60-х годов, определялось уже до 220, из коих большая половина, а именно 130 судов, принадлежала акционерным обществам, товариществам и компаниям, и только 90 пароходов были собственностью отдельных лиц. До нас сохранился даже чрезвычайно интересный список этих пароходов, помещенный некогда в ж. „Библиотека для чтения“, который мы приводим особым приложением в конце книги.

Грузовое пароходное движение к началу 60-х годов было распространено уже по всему волжскому бассейну, пассажирское же существовало только по самой Волге—от Твери до Астрахани, где плавали пароходы „Самолета“, „Общества по Волге“ и о-в „Польза“ и „Дружина“, и начинало более или менее правильно налаживаться на Каме.

Важнейшие этапы развития камского пароходства в 50-е годы таковы.

Как мы видели выше, постоянное буксирное движение установилось здесь уже в конце 40-х годов—„Пермским пароходным обществом“, имевшим пароход „Пермь“ и в 1848 г. арендовавшим еще пароход „Елизавету“ Классена, и компанией „Гакс и Тет“, работавшей одним пароходом „Два брата“. В 1850 году оба предприятия построили по одному новому пароходу: „Пермское о-во“—„Кяхту“ и компания—„Екатеринбург“. В 1851 г. компания выстроила третий пароход—„Урал“, и в том же году „Т-во нижегородской машиной фабрики“ пустило на Каму сразу 5 пароходов—4 буксирных: „Стрела“, „Заря“, „Звезда“, по 60 сил, и „Комета“ 120 сил и 1 кабестан „Камышин“ 24 сил, а в следующие два года построило еще 4 парохода (по два в каждый год): „Вестник“ 90 сил, „Чайка“ (забейка) 24 сил, „Орел“ 80 сил и „Луна“, по одним сведениям 120 по другим 60 сил.

В 1855 г. начал работать Иван Филиппович Любимов, построив буксирный пароход „Любимый“, переименованный затем в „Пермь“, и купив у Гакса и Тета „Екатеринбург“. В его лице в семью камских пароходовладельцев вступил старый судовщик, знавший судовое дело с детства,—этим делом занимался отец Ивана Филипповича Филипп Алексеевич с 1825 года, производя торговлю хлебными товарами, солью, железом и пр. Иван Филиппович продолжал торговлю, сменив отцовские „ходовые“ суда на пароходы, которых к 1861 г. имел уже три.

¹⁾ Учредители о-ва: капитан 2-го ранга Петр Фалк и ст. сов. Иван Гонзага-Павличинский.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXXIII, № 33.853.

В 1856 году на Каме возникла новая компания—Ильина и Севастьянова, построившая пароходы „Еруслан“ и „Нахимов“, а в следующем году „Два Николая“. Кроме того, в 1856 г. появились новые пароходы—„Корнилов“ купца Грана и „Пожва“ Всеволожского (плававший по верхней Каме, до Пожевского завода и выше) и в 1857 г. „Чижик“ Камско-Волжского о-ва (б. „Т-ва нижегор. машин. фабрики“), заменивший выбывших в 1854 г. „Звезду“ и „Комету“.

В том же 1857 г. основано пароходство крупного предпринимателя, сарапульского (Вятской губ.) купца Ивана Савельевича Колчина, к началу 60-х годов располагавшее уже 4 пароходами—„Друг“, „Радость“, „Приятель“, „Акула“ и „Вьон“, из коих три первых были буксирные, „Акула“—кабестан и „Вьон“—забежка.

Наконец, в том же году открыли буксирное пароходство пермские купцы, потомственные почетные граждане, бр. Федор и Григорий Кузьмичи Каменские, занимавшиеся гужевой перевозкой товаров между Москвой и Сибирью и имевшие для этого целый ряд транспортных контор в попутных городах и, вообще, крупных поселенных пунктах. В 1857 г. Федор Кузьмич Каменский завел буксирный пароход „Работник“, который и начал эксплуатировать совместно с братом. Позднее пароходство Каменских выросло также в очень крупное дело.

В 1858 г., помимо постройки новых пароходов—„Владимира“ Подошвенникова и „Товарища“ Грана, на Каме установилось срочное пассажирское сообщение, организованное о-вом „Кавказ и Меркурий“ перешедшими к нему пароходами о-ва „Русалка“: „Бурлак“, „Лопман“ и „Молодец“. Кроме того, о-во пустило для работы на Каме буксирный пароход „Сильвестр“, в 1859 г. заменило его „Адашевым“ и прибавило 2 пассажир. парохода—„Купец“ и „Сибиряк“.

В том же 1859 г.,—вообще, очень важном и знаменательном для камского пароходства,—открыло пассажирскую линию по Каме т-во „Самолет“, пустив сюда 5 своих пароходов: „Гонец“, „Курьер“, „Депеша“, „Телеграф“ и „Эстафет“; о-во „Дружина“ начало буксирную работу пароходами „Уфа“ и „Шаква“; компания Ильина и Севастьянова построила два новых буксиро-пассажирских парохода—„Ерш“ и „Щука“, продав все свои старые паровые суда новой компании Соважа и Миронова, обладавшей к началу 60-х годов уже 5 (а по сведениям „Летописи губ. города Перми“ даже 6) буксирными пароходами. Сама фирма Ильина и Севастьянова имела в 1861 г. также 6 буксиро-пассажирских пароходов, но в следующем году в списке камских пароходств не значится совсем,—очевидно, за прекращением действий. Наконец, в 1859 г. появились первые пароходы на р. Белой, заходя сюда (пока случайно, по преимуществу в весеннее время) с Камы. Из крупных акционерных предприятий частично работали на Каме два парохода „Самолета“, поднимавшиеся даже выше Уфы ¹⁾.

Нелишне отметить, что, не смотря на развитие пароходства, берега Камы, в противоположность волжским берегам, представляли из себя глушь беспросветную, и путешественникам по Каме приходилось иногда быть свидетелями таких сцен, как нападение на пароходы медведей.

— „Верно вам говорю: (это) на Каме случалось,—рассказывал про один такой эпизод капитан парохода В. И. Немировичу-Данченко.—Шел маленький пароходик какого-то пермского

¹⁾ Инж. П. Михайлов: „Судоходство по р. Каме и ее притокам“ стр. 28.

купца, вроде волжских забежек—ладонью прикрыть можно, а через Каму в это время медведь переплывал. Стали на него кричать пассажиры, свистать—он и обиделся. Подплыл к пароходишку да и уцепился за него. Грузная шельма такая,—за какой борт схватится, туда и кренит, так что уж не до смеху стало. У одного пассажира монтекристо был с собою,—давай расстреливать зверя, а тот и не чешется. Пулька маленькая, что ему делается! Давал капитан полный ход—не собьешь мишку. Стали его топором рубить, лапу ему повредили—отстал... Вышел на берег и давай себе лапу заливать¹⁾.

Правда, и пароходов на Каме было еще немного.

Только в последнюю навигацию десятилетия (в 1859 году), и то не без неизбежных перебоев, здесь могло быть обеспечено одно ежедневное пассажирское отправление из конечных пунктов линии Нижний-Новгород—Пермь, поочередно то одним, то другим пароходным предприятием.

Необходимо впрочем сказать, что такой же порядок поочередного отправления довольно долгое время практиковался, по недостатку пассажирских пароходов, и на самой Волге, по крайней мере в плесе Нижний—Астрахань, при чем пароходные предприятия заранее сталкивались между собой о распределении дней. У нас имеется даже очень любопытное общее объявление для публики—„Самолета“, „Камско-Волжского пароходного общества“ и о-ва „Меркурий“, данное (совместно с петербургскими пароходствами) в одно печатное издание пред началом навигации 1856 года и гласившее (в отношении волжского бассейна) следующее:

„Пароходные сообщения
в навигацию 1856 года.

Внутреннее сообщение.

Между Тверью и Костромю.

„Вслед за вскрытием реки Волги пассажирные пароходы Высочайше утвержденного Пароходного Товарищества „Самолет“ будут совершать правильные рейсы между Тверью и Костромю, заходя на пути во все города и селения, где имеются пароходные пристани; кроме того будут принимать на пути и тех пассажиров, которые, по приближении пароходов, выедут в лодке на встречу; пассажиры могут быть ссаживаемы с пароходов, кроме пристаней, там, где выедут для принятия их береговые лодки.

„Пароходы начнут действие свое, если состояние реки позволит, с 17-го апреля и будут отправляться из Твери через день, т. е. во все нечетные числа, в 7 часов утра.

„Ко времени спада вод Товарищество „Самолет“ приготовит малые пароходы, которые будут плавать безостановочно во все лето; о движении их будет опубликовано при новых объявлениях на июнь месяц.

„Пассажиры разделяются на три класса, из которых первые два имеют каюты, а третий помещается на палубе; для пассажиров 1-го класса имеется особая дамская каюта.

¹⁾ В. И. Немирович-Данченко: „По Волге“ (СПБ. 1877 г.), стр. 52.

„Пароходы снабжены исправными буфетами, для которых такса утверждена Правлением Товарищества.

„Пассажирный багаж принимается по весу, и плата за него взимается по собой таксе.

„В течение апреля и мая месяцев 1856 года пароходы будут отправляться:

В низ по реке.

Во все нечетные числа, как то: 17, 19, 21, 23 и т. д.	}	Из Твери	в 7 ч. —	пплн.
		— Шоши	„ 11 „ —	„
		— Корчевы	„ 2 „ —	пплд.
		— Кимры	„ 4 „ 30 м.	„
		— С. Сергиевск.	„ 8 „ —	„
Во все четные числа, как то: 18, 20, 22, 24 и т. д.	}	— Калязина	„ 1 „ 30 „	пплн.
		— Углича	„ 5 „ 30 „	„
		— Мышкина	„ 8 „ —	„
		— Мологи	„ 12 „ —	дня.
		— Рыбинска	„ 3 „ —	пплд.
		— Романова	„ 6 „ —	„
Во все нечетные числа, как то: 19, 21, 23 и т. д.	}	— Ярославля	„ 5 „	пплн.
		— Никол. Баба- евск. монаст.	„ 7 „ 45 м.	„

В верх по реке.

Во все нечетные числа, как то: 19, 21, 23 и т. д.	}	Из Костромы	в 3 ч. —	пплд.
		— Н. Бабаев. м.	„ 6 „ —	„
Во все четные числа, как то: 20, 22, 24 и т. д.	}	— Ярославля	„ 6 „ —	пплн.
		— Романова	„ 9 „ 30 м.	„
		— Рыбинска	„ 1 „ 30 „	пплд.
		— Мологи	„ 4 „ 30 „	„
Во все нечетные числа, как то: 21, 23, 25, 27, 29 и т. д.	}	— Мышкина	„ 1 „ 30 „	пплн.
		— Углича	„ 5 „ 30 „	„
		— Калязина	„ 10 „ 30 „	„
		— С. Сергиевск.	„ 11 „ 30 „	„
		— Кимры	„ 5 „ 30 „	пплд.
Во все четные числа, как то: 22, 24 и т. д.	}	— Корчевы	„ 1 „ 30 „	пплн.
		— Шоши	„ 5 „ 30 „	„

„Грузы и разного рода товары принимаются по мере возможности и по предварительным договорам.

„Цены за проезд до главных станций.

	I. Класса.	II. Класса.	III. Класса.
От Твери до Костромы или обратно	14 р.	8 р.	4 р.
— — — Ярославля или обратно	12 „	6 „	3 „
— — — Рыбинска или обратно	10 „	5 „	2 „ 50 к.

„Цены до промежуточных станций определены соразмерно расстояниям; на каждой станции имеется табель ценам за проезд до всех станций и времени отхода пароходов.

„Дети моложе 10 лет платят половину.

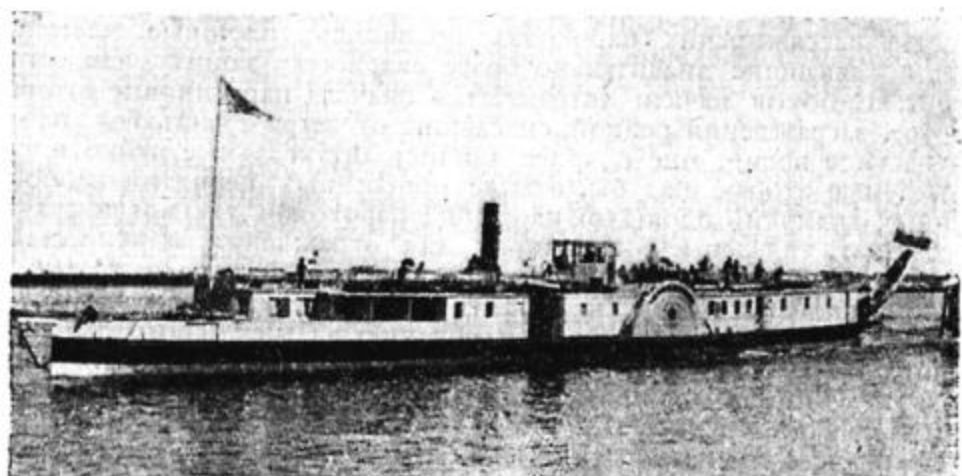


Рис. 114. Верхнепелесный пароход „Поспешный“ т-ва „Самолет“.

„Между Нижним Новгородом, Астраханью и Пермью.

„Пароходы и баржи Камско-Волжского пароходного общества: буксирные: „Комета“, „Дельфин“ и „Волна“—в 120 сил, „Вестник“ в 90 с., „Орел“ в 80 сил, „Луна“, „Заря“, „Стрела“ и „Звезда“—в 60 с.; кабестанные: „Астрахань“, „Камышин“ и „Дон“; завозные: „Ласточка“, „Чайка“ и „Пчелка“ и 47 барж.

„Сверх того Камско-Волжское пароходное общество имеет на Дону 3 парохода: „Хомутов“, „Поспешный“ и „Опыт“, 5 барж и 3 коноводки для перевоза казенного Донского антрацита.

„Адресоваться с требованиями в С. Петербурге, у Вознесенского моста, по Екатерининскому каналу, в доме Китнера, № 139.

„Между Астраханью и Рыбинском.

„С открытием навигации до Конца июня, т. е. до открытия мелководия, идут, большею частью с грузом, пароходы общества „Меркурий“, из низовых Волжских пристаней (преимущественно) в Рыбинск; на пути сем проходят города: Камышин, Саратов, Волгск, Хвалыинск, Самару, Сенгилей, Симбирск, Казань, Чебоксары, Козьмодемьянск, Макарьев, Нижний-Новгород, Балахну, Юрьевец, Кострому, Ярославль, Романов-Борисоглебск. С конца же июня пароходы отправляются из Астрахани, проходя Черный Яр, Царицын, Дубовку, Камышин и все вышеозначенные города до Нижнего.

„Общество „Меркурий“ имеет следующие пароходы: „Минин“, „Пожарский“, „Православный“ и „Гермоген“—в 200 с., „Сильвестр“ и „Адашев“—в 120 с., „Дешевый“—в 50 с., „Кабестан“—в 30 и „Проворный“—в 24 силы и 37 барж.

„В С. Петербурге с требованиями можно обращаться в контору общества, находящуюся на углу Загородного проспекта и Ивановской улицы“.

Однако, несмотря на отмеченные частичные согласования пароходными обществами своих действий, уже в 50-х же годах между пароходовладельцами начала зарождаться конкуренция, выражавшаяся пока в здоровом стремлении превзойти друг друга в лучшем устройстве своих судов и в предоставлении больших удобств пассажирам и кладчикам.

На пассажирских пароходах появились сплошные железные крыши, дававшие значительно более надежную защиту, чем сетки и тент; с боков начали устраиваться сначала парусиновые шторы, а потом заграждения рейкой, спасавшие от ветра и частью от холода в ненастное время; еще позднее явились штурвалльные рубки и так называемые вторые палубы, в виде обнесенных перилами и обставленных скамьями площадок на крыше пароходов, где могли гулять и отдыхать классные пассажиры; для ограждения от искр стали устраивать особые приборы в виде сеток в пароходных трубах, удерживавшие искры и в 1858 г. введенные именным указом от 11 октября к обязательному употреблению на всех пароходах, „плавающих по значительным водным путям и употребляющих в топку дрова“¹⁾. Типичными примерами такого устройства могут служить даваемые нами на рис. 114, 115 и 116 Самолетские пароходы верхнего, среднего и низового плесов Волги.

Одновременно все больше улучшалась обстановка кают и увеличивались всяческие другие удобства: появились семейные каюты, паровое отопление и пр.

Судовые механизмы, т. е. паровые машины, котлы, колеса и пр., с первых же шагов пароходства на Волге отличались большим совершенством, особенно на судах, построенных за-границей. Так, машины на первых пароходах о-ва „по Волге“ были уже системы Compround (или двойного расширения), дававшие большую плавность в работе и экономию в топливе; золотники были „трубчатые“ или „поршневые“ уравновешенные, допускавшие работу перегретым паром высокого давления; паровые каналы у цилиндров—минимальной длины, обеспечивавшей наименьшее вредное пространство; воздушные насосы—вертикальные, дававшие максимальное полезное действие. Цилиндры машин обычно были „наклонно-противолежачие“, располагаясь по обе стороны гребного вала, один к носу, другой к корме судна, что давало равномерную нагрузку корпуса и допускало постройку его из более легких сортов железа. Машины первых Самолетских пароходов были с так называемыми качающимися цилиндрами (системы Брельмонга), отличавшиеся также большими достоинствами, но впоследствии (в 80-х гг.) вышедшие из употребления вследствие быстрой изнашиваемости. Различные типы пароходов 50-х годов даются нами на рис. 117 и 118. Из них особенное внимание обращает на себя пароход „Россия“, постройки 1859 г., единственный

1) П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXXIII, № 33.612. Первый искроудержательный сваряк, приспособленный к пароходам, был изобретен Робертом Нобелем, одним из основателей известной фирмы— „Т-во бр. Нобель“, с которой нам неоднократно придется встретиться в дальнейшем изложении истории волжского судоходства.

на Волге за все время существования пароходства с горизонтальным расположением штурвала, так что лоцмана при правее судна должны были постоянно двигаться вокруг штурвального колеса, налегая на него иногда всей тяжестью тела.

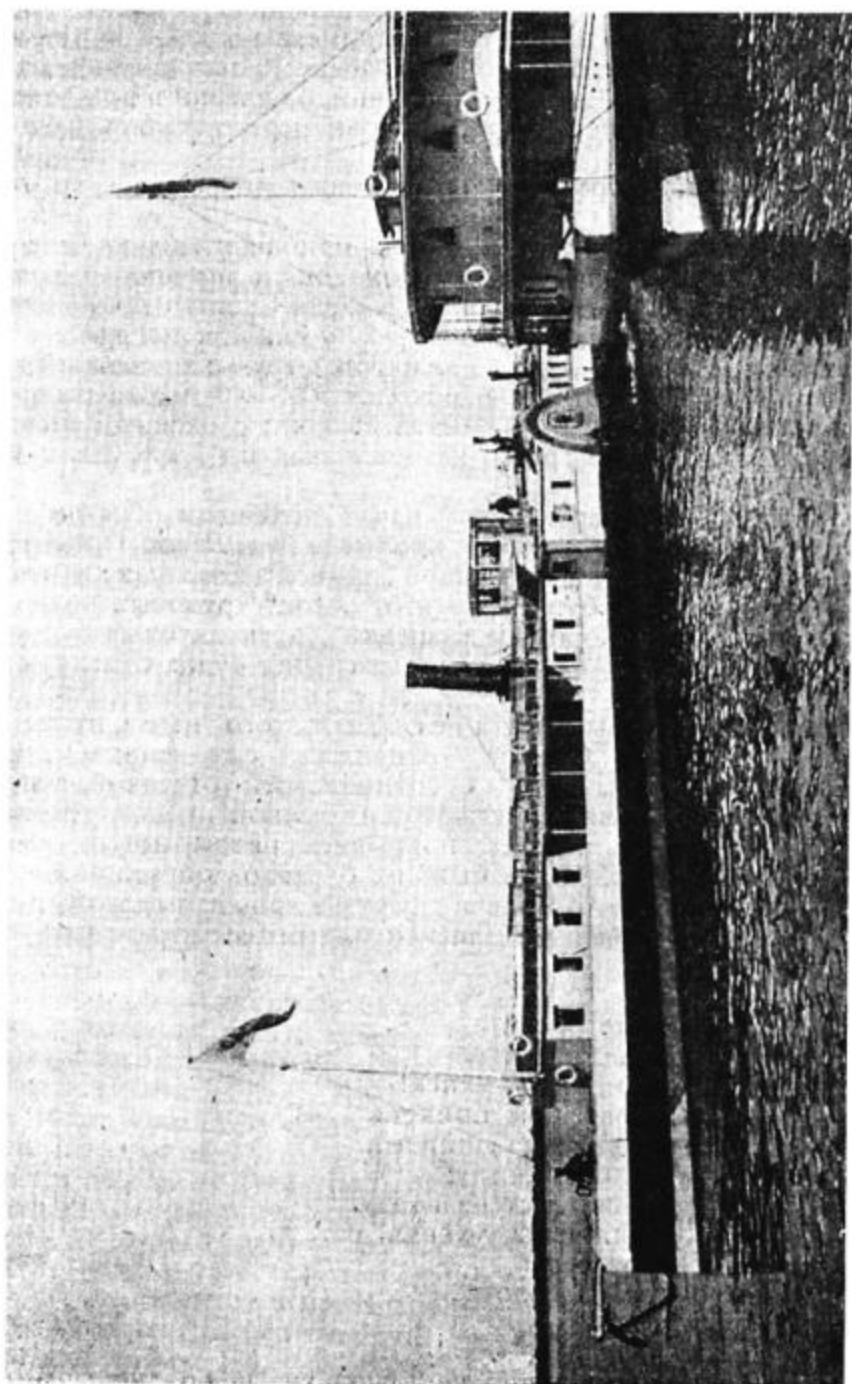


Рис. 115. Среднешелесный пароход «Проворный» т-ва «Самолет»

Почти единственным конструкционным недостатком пароходов 50-х годов была некоторая громоздкость их механизмов, отражавшаяся

иногда и на внешности судов, вызывая излишние детали устройства. Так, напр., многие большие буксирные пароходы имели в машинах по четыре котла, с таким же числом и труб. Само собой, подобные пароходы требовали массу дров для своих четырех топков, сжигая их от 12 до 15 пятериков, т. е. от 60 до 75 саж., в сутки. Погрузка дров на такие чудовища, истреблявшие в течение пяти навигационных месяцев до 11.250 саж., занимала по два—по три дня, во избежание чего дрова обыкновенно заранее заготовлялись на небольшие непаровые суда—барки, дровянки, барженки и пр., которые подбуксировывались к пароходам, и дрова перегружались на пароходы в пути.

На фрахтах конкуренция пароходовладельцев еще не отразилась.

Фрахты в 50-х годах держались приблизительно те же, что и в начале появления на Волге пароходов, а именно: за первый низовой рейс от пристаней района Самара—Саратов до Рыбинска по 20—30 коп. с пуда, за второй 18—20 коп., при погрузке и выгрузке со счета отправления; за ярмарочные грузы: в передний путь, от Астрахани до Нижнего, на пароходах 50—70 коп., на расшивах 18—20 коп., на коноводных машинах 15 коп.; с окских пристаней до Рыбинска за хлебные грузы на мокшанах по 1 р. 20 к. с 9-пудового куля.

Но с развитием пароходства начал коренным образом изменяться самый *характер судового промысла на Волге*. Постепенно прекратилась взводка судов бурлацкой „ляжкой“, замолкла хватаящая за сердце унылая песня бурлаков,—этот „стон“ трудовых волжских масс,—остались лишь короткие „запевки“, практикуемые судорабочими в разных особых случаях, вроде снятия судна с мели, выхаживания якоря и пр.

Однако река и речные берега не стали от этого тише и пустынее. Напротив, река еще больше оживилась ежедневным движением пароходов, сверкавших на солнце своей отделкой, а ночью многочисленными огнями, и оглашавших речной простор громкими разнотонными свистками; берега покрылись рядом новых селений и пристаней, на которых часть бывших бурлаков образовала артели грузчиков по переноске товаров и погрузке дров на пароходы, часто под те же, старые бурлацкие запевки или более веселые частушки, вроде того, что :

Вы, ребята, не робейте,
Свои силы не жалейте.
Ой, дубинушка, ухнем!
Раззеленая сама пойдет...
Идет-идет, сама пойдет...
Вы, ребята, дери глотку:
Нам подрядчик даст на водку.
Ой, дубинушка, ухнем!.. и т. д.
Золотая наша рота
Тащит черта из болота...
Да ух!..

Широкие массы населения не только уж не боялись „чертовой расшивы с печкой“, а, наоборот, охотно пользовались ею, оценив по достоинству ее удобства и картинно переименовав ее „огнёвой“. И крик: „Огнёва бежит!“ заставлял даже темного, неграмотного

крестьянина только слегка отрываться от работы, с сочувственной улыбкой провожая взорами любопытную посудину, которую уж начали местами заводить и сами крестьяне.

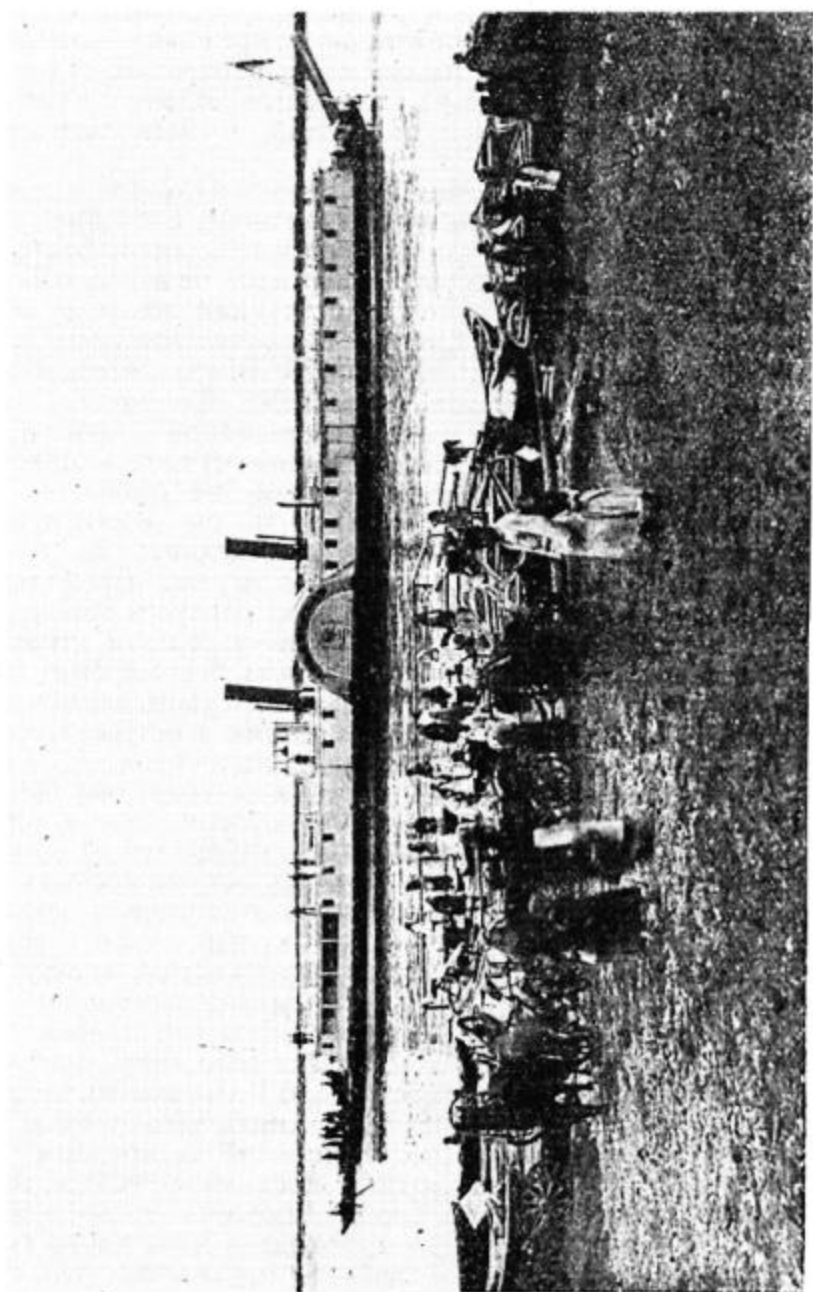


Рис. 116. Нижнепелесный пароход «Астрахань» г-ва «Самолет».

В заключение необходимо отметить, что с изменением характера судоходства и оживлением речных берегов сами собой прекратились постепенно разбой на Волге. Уже в 1841 г. были сняты установленные в Астраханской и Саратовской губерниях военные посты для охраны судов от грабежей ¹⁾, а в 1856 г. упразднено и учрежденное некогда

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XVI, № 14.188.

с той же целью „крейсирование на Волге гардкоутного экипажа“¹⁾).

Кроме пароходов, на Волге плавало еще немало новых типов не-паровых судов и старых „ходовых“ судов отживающих типов, как, напр., коноводки и расшивы, а перевозки по течению воды производились почти исключительно по прежнему—самосплавом. В виду этого вниз по Волге плыла масса непаровых судов, число которых, считая и разные мелкие суденышки лодочного типа, доходило, по сведениям судоходных дистанций, до несколько десятков тысяч единиц.

На ряду с тем начало усиленно развиваться строительство судов нового типа—упомянутых выше *баржей*, занявших с течением времени первенствующее положение в нашем речном непаровом флоте. Справедливость требует сказать, что это произошло не вследствие каких-нибудь особых достоинств самой конструкции новых судов, а по чисто случайным причинам. Старые волжские грузовые суда, ходившие самосплавом и бурлацкой лямкой, были сравнительно небольшие и, главное, не отличались особой прочностью, почему не выдерживали долго сильной паровой тяги. Увлечение же пароходством естественно заставило судопромышленников все свое внимание отдать паровым судам, не гонясь за совершенством линий буксируемых судов, лишь бы достигнуть большей прочности и грузоподъемности последних. И, точно по какой-то иронии судьбы, в то время как первые пароходы „О-ва по Волге“ в конструктивных формах своих корпусов приближались к наиболее совершенным волжским судам—расшивам, типа „мнущих“ под себя воду, конструкция непаровых баржей была наскоро заимствована инженерами о-ва у морских судов, характеризуясь прямыми штевнями, тупыми общими линиями и острыми образованиями носа и кормы, типа „режущих“ воду судов. Удобная для морского плавания, в водах, не имеющих течения, она была мало приспособлена к реке, с постоянными, что особенно важно, неровным движением воды, состоящим из множества струй, идущих по ширине фарватера с различной скоростью: врезааясь острым носовым пыжом в такое течение и испытывая в различных частях разную силу напора, баржа не могла идти ровно и правильно за пароходом и вследствие этого неизбежно, в той или иной степени, „рыскала“, т. е. отклонялась от прямого пути, идя зигзагами. Это сильно затрудняло правееж и самую буксировку судна, вызывая значительный процент аварий.

Рыскливость баржей особенно давала себя знать при подходе к перекатам. Обычное стросние перекатов на Волге таково, что глубина их уменьшается постепенно вниз по течению, заканчиваясь родом уступа, называемого на языке волгарей *косой*, за которым глубина сразу увеличивается. При подходе к косе снизу всякое режущее воду несамородное судно, как баржа, имеет свойство уклоняться от кильватера буксирующего его парохода и идти вдоль косы, по глубокому месту, при чем это свойство проявляется тем сильнее, чем быстрее ход судна. Такое явление объясняется тем, что режущее воду судно всегда ведет перед собой так называемую придонную волну, которая, ударяясь о косу, отталкивается от нее, подобно пружине, увлекая за собой и судно и нарушая курс его. Поэтому командиры буксирных пароходов, идя с возом, задолго до того или

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXX, № 31. 275.

иного известного им переката убавляют ход, чтобы правильнее и легче поднять баржу на косу переката.

Наконец, острая форма конечностей судна, при значительной его длине, требует некоторого подъема носа и кормы, что, при массивности последних, вызывает в конце концов прогибы от плеч

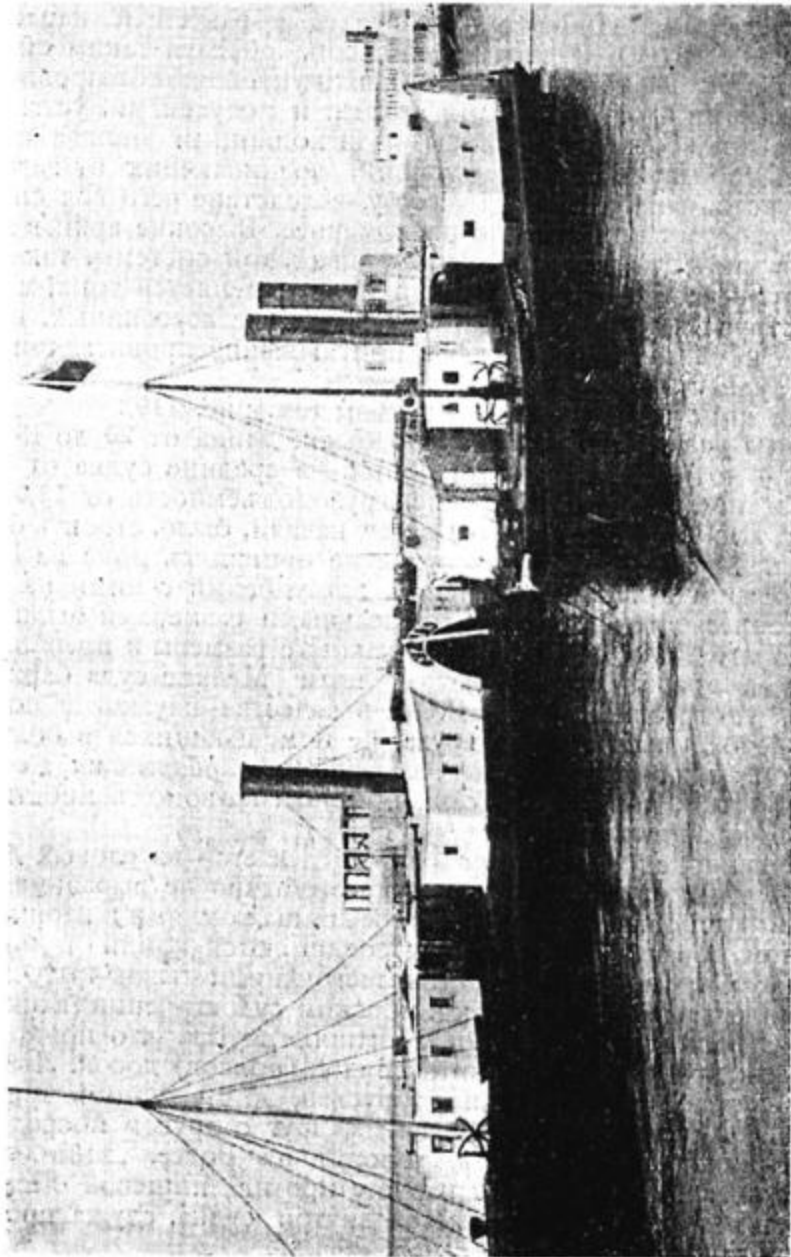


Рис. 117. Типы буксирных пароходов 50-х годов. Впереди пароход «Россия», построенный 1859 г., с горизонтальным штурвалом.

к пьжам и расшатывает крепления судна, делая его водотечным. не говоря о затруднениях погрузки на ровную осадку, особенно при наливном грузе. В целях борьбы с прогибами с течением времени при постройке баржей стали употреблять различные формы дополнительных креплений их бортов, как-то: раскосинами,

крестовинами и арками (в виду чего и самые суда начали называться баржами раскосной, крестовой и арочной системы), но, —независимо от того, что эти меры не всегда достигают требуемой цели и суда все же дают тот или иной провес, —излишние крепления делают их более „лесистыми“, а вследствие этого и более тяжелыми на ходу.

Для укрепления пыжей практикуют *уклоны*, упирающиеся одним концом в угол, образуемый штевнем и кильсоном, а другим — в карлинс, и *устрелины*, упирающиеся в угол, образуемый карлинсом и штевнем, и другим концом — в кильсон, образуя таким образом крестовины с *уклонами*. Кроме того, пыжи укрепляют от провисания так называемыми диагональными арками и полуарками, устанавливаемыми на кильсоны и карлинсы и выходящими иногда поверх палубы, способствуя передаче усилий, возникающих от загрузки носовой и кормовой частей, на палубу, вследствие чего вся система крепления работает значительно равномернее. Высокие арки, в целях облегчения, употребляют иногда американской системы, так называемые струнные, в которых верхний пояс заменяется тонкими железными струнами, —такие арки гораздо легче деревянных, не так громоздки и, главное, допускают подтягивание провисающих конечностей судна.

Детали конструкции баржей таковы (см. рис. 119):

Основные размеры первоначально были: длина от 20 до 45 саж., ширина от 4 до 5½ саж., высота бортов — в середине судна от 14 до 22 четв., в носу и корме больше, грузоподъемность от 18.000 до 120.000 пуд. Инженеры „О-ва по Волге“ начали, было, строить баржи до 55 саж. длины, но эти размеры не привились пока на Волге, главным образом вследствие больших затруднений с ними на перекатах. Наиболее рациональными предельными размерами были признаны на Волге 40—42 саж. в длину, каковые размеры и преобладали на коренном, транзитном волжском пути. Мелкие суда баржевой постройки, употребляемые на Волге в качестве паузков и подчалков — для небольших остатков груза, не помещающихся в большом буксируемом за пароходом судне, называются *полубаржами*, а совсем малые (от 7 саж. длины и 1½ саж. ширины, грузоподъемностью от 6.000 пуд.) — *барженками*.

Совершенно плоское *днище* баржей делается из еловых досок, от 3 до 4 дюймов толщины, которые обычно не выравниваются в ширину и располагаются по ширине днища комлями и вершинами в шахматном порядке, в стыках же соединяются комли к комлям и вершины к вершинам, вследствие чего линии пазов получаются не ровными и правильными (как в морском судостроении), а зигзагообразными, волнистыми. Стыки разгоняются так, что приходится один против другого через пять рядов (поясов) досок. Лыжная, наоборот, составляется из ровных брусьев, до 10 дюймов ширины и 7—8 дюймов толщины, сращиваемых друг с другом посредством замков. Лыжная ставится, как говорят на Волге, „за-под-лицо“ с днищем, т. е. не выпускается наружу против днищевой обшивки, а всей своей толщиной располагается внутри судна, служа прочным основанием для шпангоутов.

Штевни делаются из соснового дерева: носовой в 17—18 дюймов ширины, толщиной с внутренней стороны до 10 и с наружной до 7 дюймов, с выдрой (шпунтом) для притыка бортовой ошвы, доходящей почти до середины ширины стояка; кормовой в 14—15 дюймов ширины, толщиной с внутренней стороны до 10 и с наружной до 9 дюймов, со шпунтом, идущим почти к самой наружной кромке штевня.

На лыжную нарезаются еловые *шпангоуты*—копани, шириной в 8—9 дюймов и толщиной (высотой) до 10, а в поворотах к бортам даже до 16 дюймов, располагаемые на одинаковых расстояниях один от

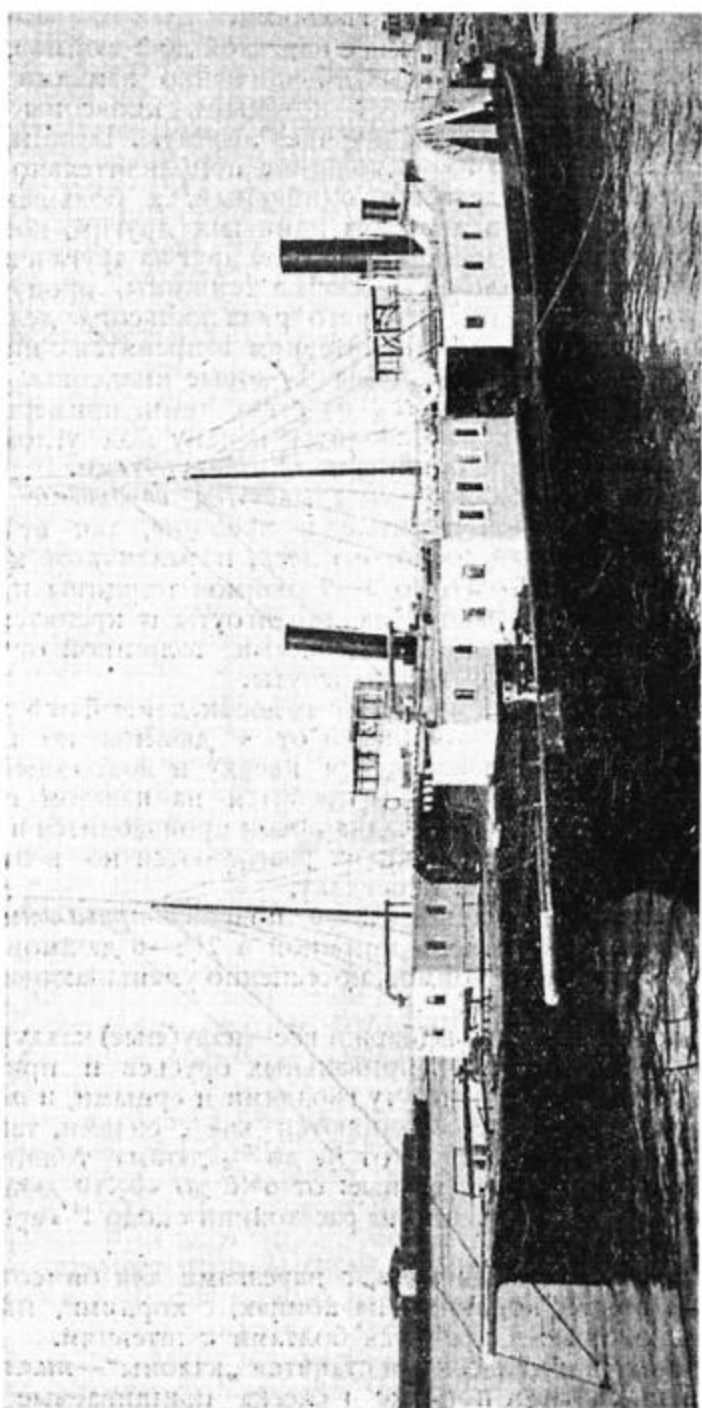


Рис. 118. Типы буксирных пароходов 50-х годов (пароходы о-ва „Дружина“).

другого по всей длине судна. Расстояние это первое время было примерно до 20 дюймов, а позднее от 10 до 12 дюймов, в полубаржах

до 8 дюймов. Глубина нарезок на лыжную зависит от толщины последней, так как шпангоуты нижней своей частью должны лежать на днищевой обшивке, с которой они крепятся деревянными еловыми нагелями и, кроме того (особенно в стыках днищевой ошвы), железными корабельными гвоздями.

На шпангоуты накладываются, с нарезкой до 2 дюймов, *кильсоны* из сосновых брусьев, соединяемых обыкновенно замками с зубом, разгоняемыми на четыре копани, с которыми кильсоны крепятся болтами, проходящими на заклепку чрез лыжную. Ширина кильсонов бывает от 10 до 12 дюймов, толщина приблизительно такая же. Средний кильсон редко делается одинарным, а большею частью двойным, располагаемым в два ряда один над другим, которые, во избежание скольжения, нарезаются иногда друг на друга в виде пилы и скрепляются болтами, около 1 дюйма толщины, пропускаемыми также через лыжную. Концы верхнего ряда кильсона делаются из копаней, корни которых идут по штевням и крепятся с ними сквозными болтами до 1 дюйма толщины. Боковые кильсоны, большею частью одинарные, располагаются на расстоянии, примерно, 8 фут. от среднего, а в носу и корме сводятся к нему под углом и крепятся болтами с днищевой обшивкой и шпангоутами.

Почти всегда на баржах укладываются *воротовые поясья* и *бархоуты*, как верхние—внутренние и внешние, так не редко и средние. Делаются они из соснового леса, в различном количестве и разных размеров: от 5—5½ до 8—9 дюймов толщины и от 7 до 9 дюймов ширины, нарезаются на шпангоуты и крепятся друг с другом (внутренние и внешние) болтами, толщиной от ¾ до ½ даже ¾ дюйма, через ошву и шпангоуты.

Бортовая *ошва* делается из сосновых досок, длиной от 5 до 7 саж., шириной в 8—9 дюймов и толщиной от 4 дюймов по подвороту копаней, постепенно уменьшающейся кверху и доходящей до 2½ дюймов у планширя. Доски ошвы крепятся на каждом шпангоуте двумя железными гвоздями; укладка досок производится в таком же порядке, как и в днище, а стыки их разгоняются по возможности дальше один от другого и в перевязку.

Кладутся также, —обычно в 5—6 поясов,—*привальные брусья* (*подтелины*) из соснового леса, шириной в 7½—8 дюймов и толщиной в верхней грани до 6 дюймов, постепенно уменьшающейся книзу по борту до 4—4½ дюймов.

Для поддержания палубы (баржи все—палубные) кладутся *бимсы*, нарезаемые на верхнюю грань привальных брусьев и прибиваемые к привальному брусу и к шпангоуту гвоздями и ершами, и *озды*, укрепляемые кницами, которые соединяются как с оздами, так и с бортами судна, сквозными болтами от ½ до ⅝ дюйма толщины. Размеры бимсов и озд бывают разные: от 6×6 до 10×10 дюймов. Располагаются бимсы обыкновенно на расстоянии около 1½ арш., а озды до 7 саж. друг от друга.

Под бимсы подводятся *кони*, с нарезками для бимсов на 1—2 дюйма и с двойными копанями на концах, с корнями, идущими и вниз и вверх, которые и крепятся болтами к штевням.

Между конями и кильсонами ставятся „калоны“—*пиллерсы*, располагаемые в шахматном порядке и слегка пришиваемые к коням.

Наконец, для поддержания носа и кормы судна и уменьшения величины провеса устраиваются по бортам между верхними внутренними бархоутами и воротовыми брусьями вышеупомянутые крепления различных форм, соединяемые болтами со шпангоутами.

Внутри судна на копани почти всегда настилается пол, а бока обшиваются тесом, особенно если баржа назначается для перевозки хлеба россыпью.

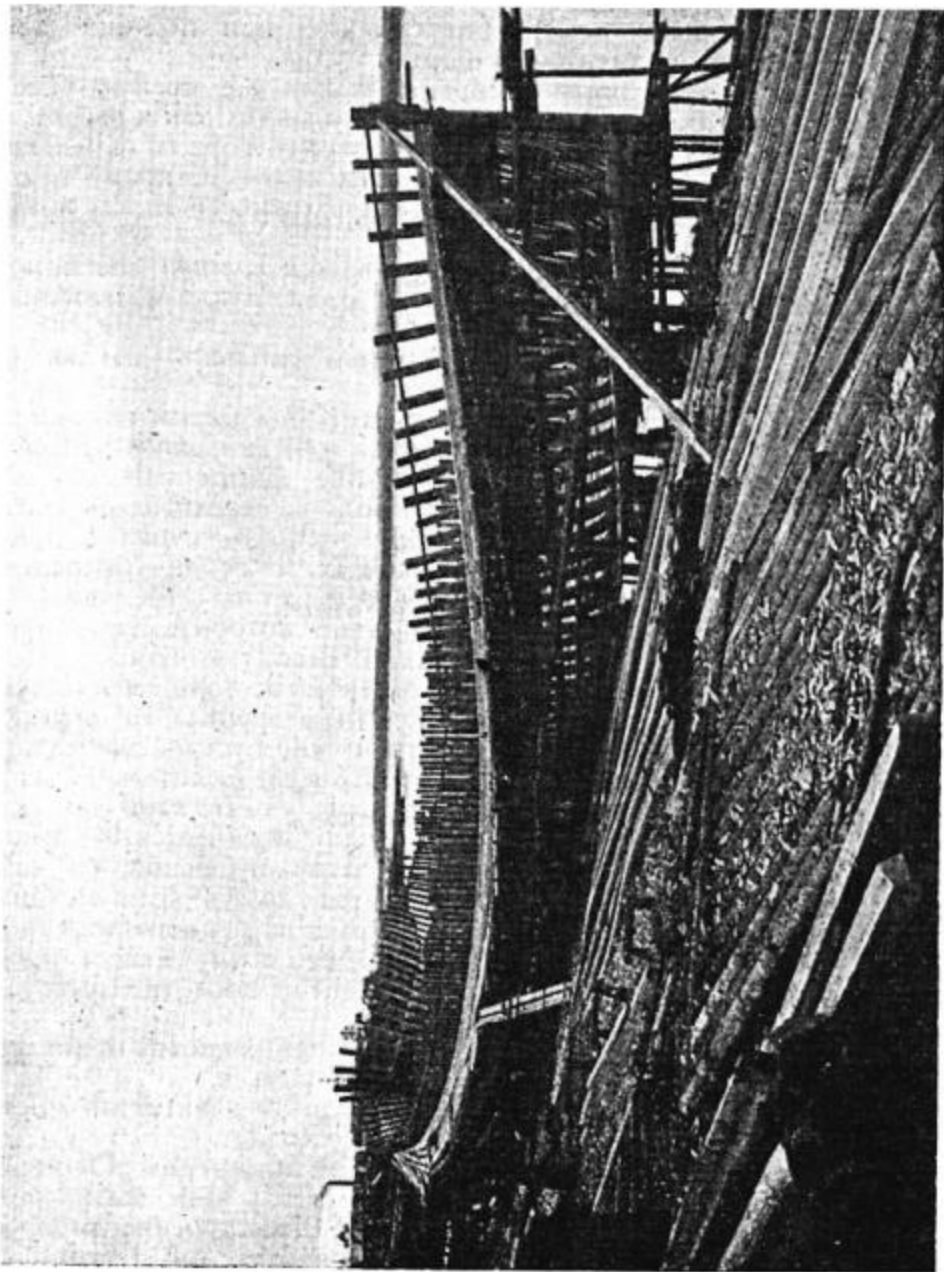


Рис. 119. Постройка баржи.

Палубная настилка делается из сосновых досок 2—3 дюймовой толщины, пришиваемых к бимсам гвоздями (по 2 на каждый бимс). Доски, идущие над конями, ставятся толще—до 4 и 5 дюймов, нарезаются на бимсы и в среднем поясе (над средним конем) крепятся в оконечностях к штевням при посредстве копаней с небольшими конями. Боковой полубный пояс (*карговый*) делается из желобленых

брусьев, до 10 дюймов в поперечном разрезе, нарезаемых на бимсы и шпангоуты и крепимых болтами, толщиной до $\frac{3}{8}$ дюйма.

Планишпрь—из досок $4\frac{1}{2}$ —5 дюйм. толщины и такой ширины, которая, закрывая часть каргового пояса, имеет свес за бортовую обшивку в виде бурта, дюйма в два ширины.

Кнехты, из толстых бревен, прикрепляются при помощи разных схваток железными болтами к бортам судна.

Ухваты для зачаливания буксира, из таких же бревен, укрепляются в надежные подушки как внизу—на копаньях, так и вверху—под бимсами, и, наконец, схватываются сверху горизонтальными бревнами. Ставятся они в обоих конечностях судна и, кроме того, впереди—в самом носу—для направления проходящего между ними буксира.

По середине баржи, на палубе, устраивается *казенка* для помещения рабочих, а впереди нее ставится одна откладывающаяся мачта, для поднятия паруса.

Все судно тщательно проконопачивается смольной паклей и осмаливается.

Управляются баржи навесным рулем с досчатым полотном (пером), нижняя линия которого делается обыкновенно вровень с днищем, а верхнее ребро несколько выше линии наибольшей осадки судна, чтобы, при повороте руля, вода не переливалась через него. Длина руля определяется в половину ширины судна с прибавкой полуаршина. Руль на больших баржах, с губой—румпелем из целого бревна в 4—7 саж. длины, представляет из себя довольно громоздкое и тяжелое сооружение, действие которым даже при помощи рунталей требует не малых усилий. В виду этого баржевые рули делают иногда *уравновешенными*—с пером, состоящим из двух частей, из коих одна располагается впереди рудерписа, а другая, обычно вдвое короче передней, сзади. При таком устройстве напор воды действует одновременно на обе части пера, вследствие чего сила его раздваивается, и одна часть взаимно уничтожает другую, благодаря чему управление рулем значительно облегчается. Однако установка такого руля является довольно затруднительной, так как не говоря о том, что для этого приходится делать корму судна с некоторым подзором, самое крепление уравновешенного руля требует особенной прочности, вследствие того, что точку навеса приходится располагать выше пера, и напор воды на последнее выворачивает руль с места.

Водоотлив на баржах производится помпами, иногда приводимыми в движение силою ветра посредством крыльев.

Срок службы деревянной баржи—от 8 до 10 навигаций, а при хорошей постройке и уходе за судном—и до 15 лет.

Постройка баржей началась, по чертежам инженеров „О-ва по Волге“, в с. Копаеве и отчасти в Рыбинске, где у о-ва была своя верфь и свой механический завод. Отсюда баржестроение распространилось по Нижегородской губ. (главные пункты: г. Балахна, дер. Салогузovo, село Городец, слобода Печеры близ Нижнего, самый Нижний Новгород и пр.), а из Нижегородской губ. проникло со временем в Костромскую губ., на Каму—в Усолье и Соликамск и на ряд притоков Волги и Камы—Шексну, Чагодошу (полубаржи), Унжу, Шую, Нею, Оку, Ветлугу, Суру, Яйву, Вишеру, Язvu, Колью, Чусовую, Усолку, Уржумку и Бобровицу. Лучшими строителями баржей до самого последнего времени считались балахнинцы, научившиеся баржестроению отчасти от своих мастеров, работавших у „О-ва по

Волге», главным же образом от корабельного инженера Васильева, в конце 50 годов поселившегося в Балахне и занявшегося здесь баржестроением, на котором однако сам инициатор дела разорился.

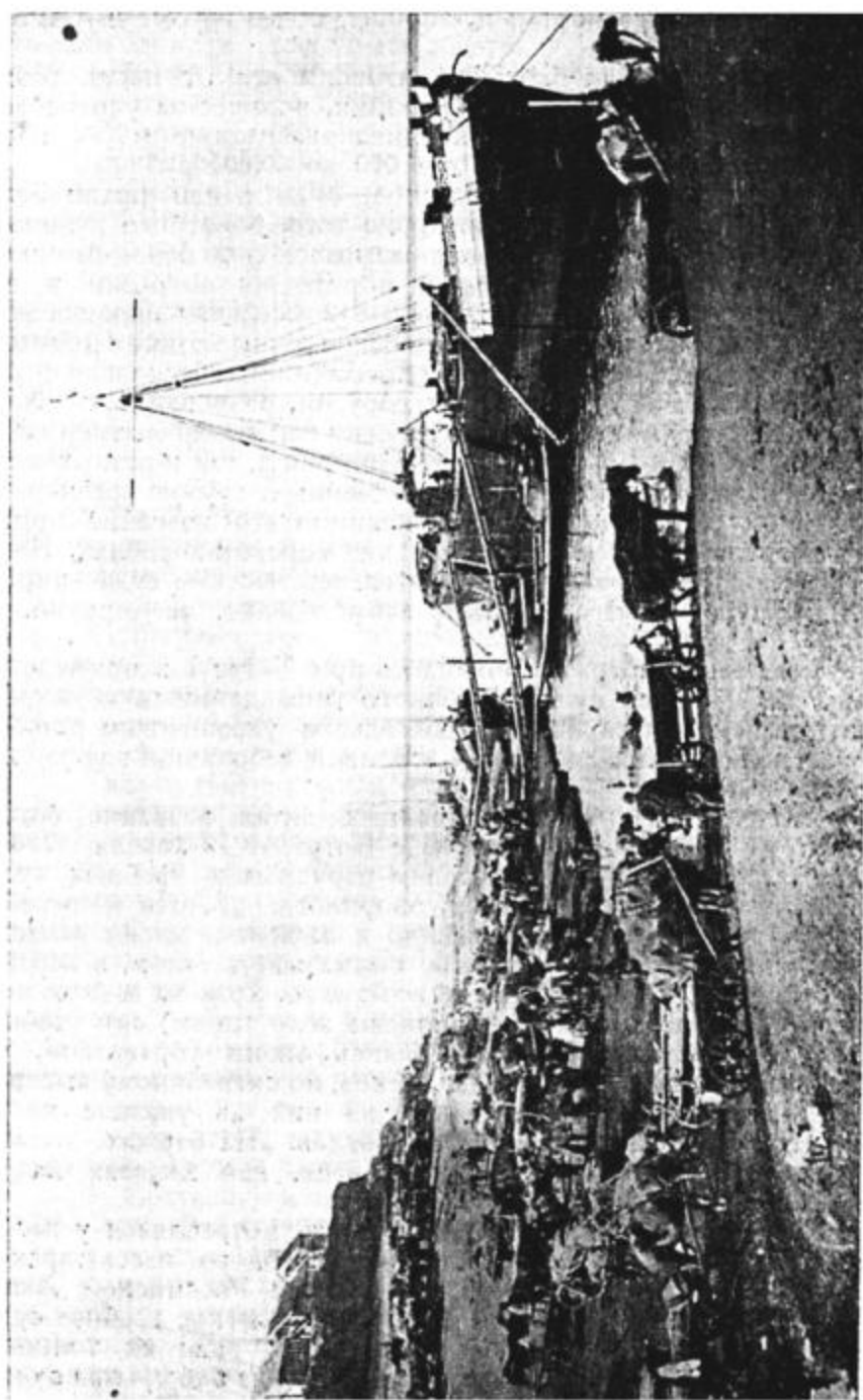


Рис. 121. Волжская хлебная баржа.

По некоторым деталям своей конструкции позднее в волжском бассейне стали различаться два главные вида баржей: а) баржи собственно

волжские, по преимуществу хлебные, с несколько более острым образованием носовых и кормовых частей и более чистой и совершенной постройки, а потому и более легкие на ходу (см. рис. 120 и 121), и б) баржи камские, по преимуществу соляные, с более тупым образованием конечностей и, вообще, более грубые и громоздкие (см. рис. 122 и 123).

Стоимость постройки баржей, в зависимости от места, размеров судна, доброкачества постройки, количества употребленного на крепление железа, очень неодинакова и даже в 90-х годах колебалась на судоходном рынке от 4.000 до 10.000 руб.

Самое название *баржа* иностранное—от англ. или франц. barge (название судна и, по французски, кроме того, болотного кулика и копны, кучи). В Англии этим именем назывался ряд барок-плашкоутов, употреблявшихся в приморских портах для погрузки и выгрузки кораблей (см. рис. 124), а также 8—12 весельная шлюпка англ. адмирала или капитана; во Франции—плоские речные лодки с прямыми бортами и четырехугольной кормой и носом (иногда несколько поуже кормы), с веслами, мачтой и прямым парусом, размерами от 20 до 50 фут. в длину, служившие для перевозки как людей (размер от 20 до 28 фут. в длину и от 5 до 6 фут. в ширину), так и разных местных, по преимуществу сельско-хозяйственных, грузов (размер до 50 фут. в длину). Кроме того, и во Франции это название применялось к догрузным судам при купеческих морских кораблях. Наконец, в западной Индии баржами назывались местные суда—пирогги больших размеров (название было заимствовано, несомненно, от англичан).

У нас название „баржа“ появилось при Петре I в применении к „потешным“ гребным судам лодочного типа, длинным и острым, особенно легкой конструкции и щегольской украшенной резьбой, с большим количеством гребцов и красивой небольшой каюты или беседкой на корме.

В официальных правительственных актах название *баржа* впервые упоминается в именном указе Петра от 12 апреля 1718 г. „О содержании розданных обывателям парусных и гребных судов в исправности и чистоте“. В указе говорилось: „Баржи и верейки с их убором держать чисто и бережно и на всякий месяц вытаскивать баржи на землю для чистки и подмазывать салом, а верейки чаще подмазывать. А на берег, где возможно, хотя на всякую ночь вздергивать (то лучше не мокнут, понеже зело тонки) сии гребные суда...“ Баржи, очевидно, так выделялись своим убранством, что указ предписывал далее в дни праздников, по сигнальному выстрелу из пушки, выезжать исключительно на них „в указное место“ дамам из семейств владельцев гребных судов: „На баржах должны господи судна быть—так во всем, как хозяева на парусных“¹⁾.

Даже в конце XVIII века термин *баржа* употреблялся у нас исключительно в этом значении—легкого гребного пассажирского судна, которое вышедший в то время „Словарь Российской Академии“ описывает таким образом: „Небольшое легкое гребное судно востроносее шлюпки, у коего боковые доски, ради их тонкости, сшиваются в закрой; для сидения же делается на ней крытая с оконницами беседка“²⁾.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 1, т. V, № 3.193.

²⁾ Словарь Росс. Академии (СПБ 1789 гг.), ч. I, стр. 102.

В позднейшее время общая конструкция баржи была распространена и на некоторые другие непаровые суда. Таким образом появились *сурянки* или сурские баржи,—короче, но шире волжских,

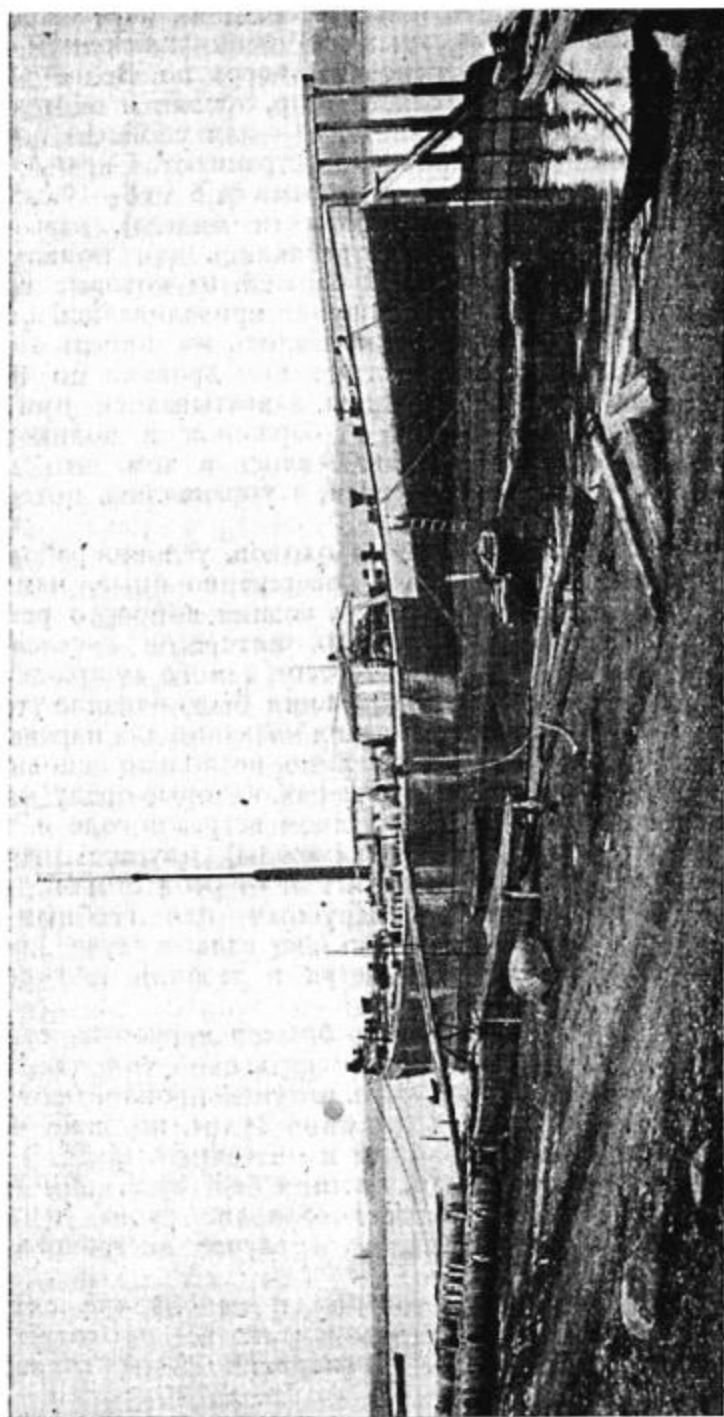


Рис. 123. Камская соляная баржа.

а именно: от 20 до 30 саж. длины и до 18 арш. ширины, грузоподъемностью от 40 до 80 тыс. пуд. при осадке в 12 четв.; *паузки баржевой*

конструкции—суда от 100 до 200 фут. длины и от 10 до 20 тыс. пуд. грузоподъемностью, обводами и общим видом не отличающиеся от баржей; еще более мелкие суда—*нолики*, от 75 до 105 и более фут. длины и от 18 до 24 фут. ширины, грузоподъемностью от 3 до 6 тыс. пуд., служащие как для паузок, так и для небольших перевозок, в особенности в мелководье и в местных сообщениях; *якорницы*—небольшие барженки, на которых перевозятся вверх по Волге различные судовые припасы: якоря, лота, снасти и пр. с белян и плотов, по прибытии их в низовые пункты назначения,—для удобства погрузки и выгрузки на якорницах обыкновенно устраиваются краны; наконец, беспалубные суда типа барженок, размерами от 5 до 8—10 саж. длины, 5—6 арш. ширины и до 1 саж. высоты (в миделе), называвшиеся *дровяниками* или *дровянками*¹⁾, употреблялись для подвозки дров на пароходы в пути с буксируемых баржей, на которые грузились некоторые запасы дров, для чего дровянки причаливались к пароходу (обычно с правой стороны) и буксировались им впредь до надобности, а также расставлялись уже груженые дровами по пути следования караванов и, в случае нужды, захватывались ими для погрузки дров. Внешне отличие их от барженок и ноликов, кроме размеров и отсутствия палубы, заключалось в том, что дровянки в большинстве случаев не имели руля, а управлялись потесями.

Меры регулирования судоходства в 30—50 годы.

С появлением пароходов, условия работы и плавания которых были совершенно иные, чем непаровых судов, естественно, возник вопрос о регулировании этой работы как в целях общих интересов населения, так, в частности, и для ограждения интересов самого судоходства.

Первым шагом такого регулирования было издание утвержденных 10 марта 1837 года особых правил плавания для паровых судов.

Правила представляли из себя лишь несколько основных положений, формулированных в 10 параграфах, которые предусматривали:

а) движение пароходов „при всяком ветре, погоде и течении“ правой стороной реки, „чтобы (пароходы) идущие противными курсами оставляли один другого в левой от себя стороне“ (§ 1);

б) при встрече парохода с парусным или гребным судном „на перерез курса оных“ обязанность „во всяком случае пропускать их, несмотря ни на какую силу ветра и течения или состояние погоды“ (§ 2);

в) при „проходе“ небольших гребных и парусных судов обязанность „уменьшить или даже остановить свой ход, так, чтобы не только предупредить всякое несчастье, могущее произойти от слишком близкого прохождения парохода мимо судна, но даже чтобы не подать судну справедливой причины к опасению“ (§ 3);²⁾

г) пассажирским пароходам, идущим без груза, „иметь надлежащее количество баласта, в предохранение судна от валкости, а пассажиров от опасности и страха, в случае внезапного шквала или крепкого ветра“ (§ 5);

д) „для удобнейшего проведения в исполнение сих правил в ночное время“ обязанность пароходам „во все продолжение ночи иметь в носовой части *три* огня в фонарях, поднятых горизонтально

¹⁾ Не следует смешивать с барками, служившими для подвоза дров в Петербург и иногда также называвшимися дровянками по своему грузу.

²⁾ Действие этих параграфов распространялось и на пароходы, „идущие под парусом“, которые не имели права „считать себя парусным судном“ (§ 4).

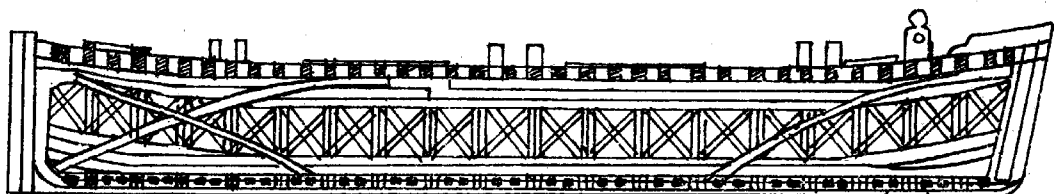
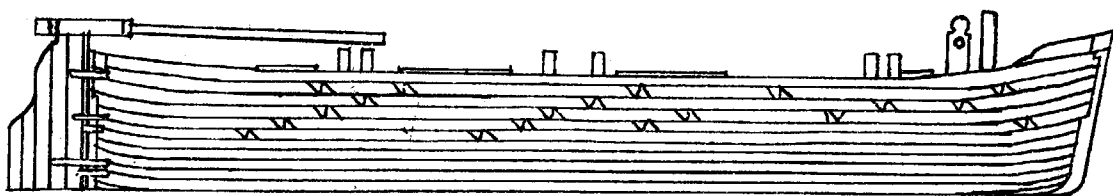


Рис. 122. Кавская соловая баржа.

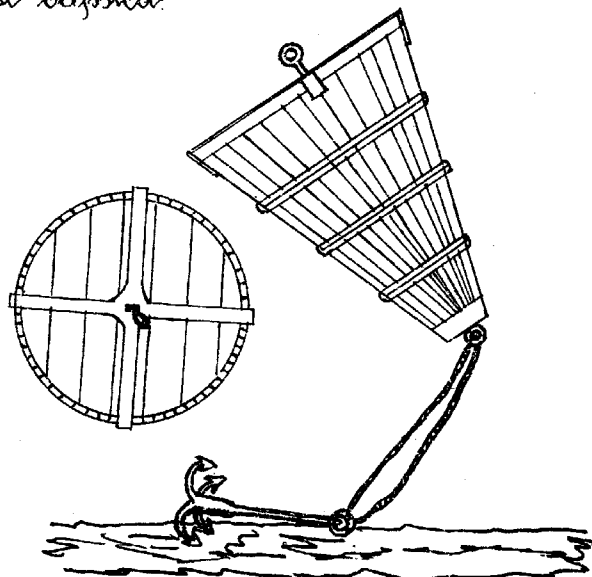


Рис 126 Брасен (старого типа)

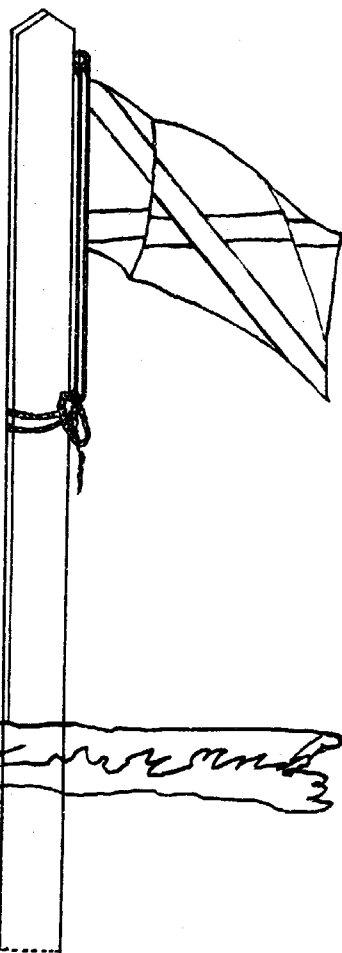


Рис. 125. Указательный ствол

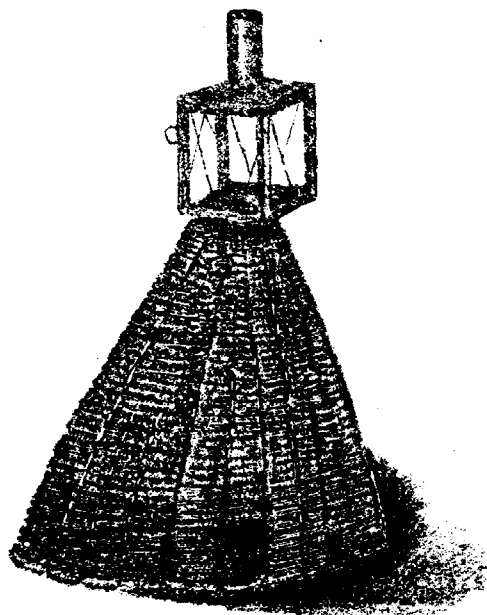


Рис. 127. Хворостяной брасен.



на рейке, так, чтоб огни были видимы по всем направлениям. Реек должен прикрепляться к мачте, на возвышении не менее *шести* футов от кожуха, или подниматься каким-либо способом в носовой части судна, на таком же возвышении, буде пароход не имеет мачты“ (§ 7). „Огни должны быть расположены по рейку горизонтально, в расстоянии не менее шести футов один от другого, если пароходы идут вниз по реке или проходу; если же пароходы идут вверх по реке или проходу, то один из *трех* фонарей подвешивается вертикально под одним из *двух* остальных фонарей, горизонтально расположенных, и также в расстоянии не менее *шести* футов от того фонаря, под которым будет подвешен“ (§ 8).

Параграф 9-й предусматривал наложение штрафа за нарушение правил в размере 100 руб. ассигнациями „в пользу лодманских вдов и сирот“, а в случае причинения какому-либо судну вреда и обязанность оплатить все издержки, „на возмещение такого вреда потребные“¹⁾.

Мы нарочно привели почти полностью эти любопытные первые правила плавания для наших паровых судов, составленные применительно к первым шагам только что начинавшегося пароходства и свидетельствующие об очень осторожном отношении к нему нашей тогдашней власти. Не лишне отметить, что правила были „высочайше утверждены“ самим Николаем I и, с некоторыми незначительными изменениями и дополнениями в последующее время, оставались в силе на Волге и Каме до 1867 года, а на всех остальных реках до 1874 года.

Изменения впрочем касались одного § 1-го. Так, через год после издания правил, указом от 8 февраля 1838 г., он был изменен для волжского плеса Тверь—Рыбинск, где, вследствие узости реки, было разрешено, первоначально в виде опыта, плавание обеими сторонами реки, „смотря по удобству“²⁾, а через 5 лет, указом от

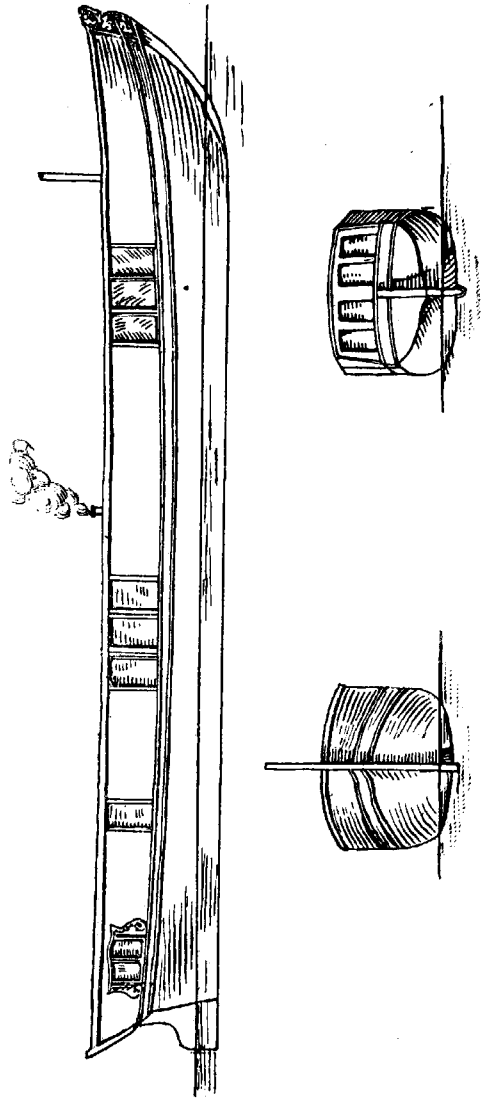


Рис. 124. Начальный тип баржи.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2-е, т. XII, № 10.021.

²⁾ Там-же XIII, № 10.958.

10 августа 1842 г., тот же первый параграф был дополнен правилом, что „когда два парохода идут в узкости, по одному и тому же направлению, и задний, имея ход скорее переднего, будет догонять его, то сей последний обязан положить руль *право*, чтобы сдаться несколько в левую сторону, а обходящий его пароход положить руль *лево*, дабы обходить правее“¹⁾.

В 1843 г. при сенатском указе от 8 февраля были изданы специальные „Правила предосторожности, кои должны быть соблюдаемы при введении в употребление паровых машин высокого давления“. Этими правилами, состоявшими, как и правила для плавания паровых судов, из 10 параграфов, предусматривалось:

а) установление наибольшего предела упругости пара („шесть атмосфер или $97\frac{1}{2}$ фут. на кв. дюйм, так, чтобы действительное давление изнутри котла было, за вычетом высшего атмосферного давления, не более пяти атмосфер, или $81\frac{1}{4}$ фут. на кв. дюйм“, — § 1 правил);

б) материал для котлов (медь или котельное железо, цилиндрическое, — § 2-й);

в) толщина стен котлов („сообразно диаметру их и принятой степени упругости пара“ по особой, данной в правилах формуле, — § 3-й);

г) снабжение котлов надлежащими приборами для указания состояния в них горизонта воды, в целях предупреждения разрывов котлов, а также манометрами и предохранительными клапанами (§§ 4-й и 5-й);

д) испытание котлов и кипятильников пред их употреблением и клеймение их, повторяемые „от времени до времени, как, напр., через каждые три года“, во время действия машин (§§ 6-й и 9-й);

е) объем воздуха в помещении, где находится котел паровой машины высокого давления (в 27 раз больше объема самого котла, — § 7-й);

ж) содержание всех частей машины и предохранительных средств в постоянной исправности, проверяемой возможно чаще (§ 8-й);

з) постоянное наблюдение за рабочими, приставленными к паровым машинам (§ 10-й)²⁾.

В том же 1843 г. особым приказом по округам путей сообщения, для более правильного обмера судов при проходе перекатов, вместо практиковавшихся ранее для этого „промерных крюков“, по словам самого приказа, только способствовавших „к произволу и задержанию судов“, было предложено ввести особые „судомеры“, устраиваемые в виде деревянных порогов, укладываемых на известной глубине и задерживавших судно, нагруженное ниже этой меры. Однако практическое осуществление приказа повело ко многим неудобствам и потому широкого распространения не получило.

Гораздо важнее было введенное применительно в то же время (и даже несколько раньше) обозначение опасных для судоходства подвижных камней и наиболее затруднительных мелей деревянными поплавками, устанавливаемыми в местах наиболее трудных сечений перекатов, и постановка на берегах вех, отмечавших каменистые гряды.

¹⁾ П. С. З. Р. И., т. XVII, № 15.948.

²⁾ Там же, т. XVIII, № 16.521.

В 1847 году Волгу посетил главноуправляющий путями сообщения гр. Клейнмихель, проехавший от Рыбинска до Н.-Новгорода, с целью, по его собственным словам, „удостовериться в степени затруднений, судоходством здесь встречаемых, и определить на месте меры к отвращению затруднений“. В результате этой поездки явился известный циркуляр Клейнмихеля правлениям V и VI округов путей сообщения (Ярославского и Казанского) от 7-го августа 1847 года, определивший на много лет характер мероприятий министерства по улучшению волжских судоходных путей.

Циркуляр касался и мер содействия самому судоходству, прежде всего останавливаясь на вопросе об обстановке.

Как мы видели выше, первое распоряжение об обстановке перекатов на Волге было сделано еще Екатериной II после ее путешествия по Волге—в 1784 году. Однако реальных результатов это распоряжение не имело. Правда, главные волжские мели, особенно после вышеуказанных подтверждений, были обставлены поплавками и вехами, но обстановка не проверялась и не поддерживалась постоянно и аккуратно, а ночных огней не было совсем. Приказ Клейнмихеля настоятельно потребовал регулярной обстановки перекатов, в каких-либо целях предлагал правлениям Ярославского и Казанского округов п. с.:

1) На берегах Волги, во всех тех местах, где есть мели, поставить указательные столбы, на кои в тех случаях, когда на мели будет затруднение для прохода судов с обыкновенной нагрузкой, подымать далеко видимые флаги (см. рис. 125).

2) При понижении горизонта воды до такого положения, когда фарватер делается извилист и затруднителен для хода судов, обозначать направление его бакенами, которые устанавливать в видимых один от другого расстояниях таким образом, чтобы все изменения фарватера были ясно и точно указаны.

„Указательные столбы“ (позднее „сигнальные вехи“) делались до 5 саж. вышины и до 9 вершк. в окружности. Бакенами служили частью простые еловые обрубки, частью же дубовые боченки, окованные железными обручами, несколько конусообразной формы, диаметром с одного конца в 2 фута, а с другого в 9 дюймов. Они ставились на небольших четырехлапых якорях и железных полуторасаженных цепях и окрашивались полосами в три цвета: белый, черный и красный, при чем на боченочных бакенах обыкновенно ставилось изображение государственного герба.

В более опасных местах судовой ход от одного бакена до другого обозначался вешками, или втыкаемыми в дно реки, или укрепляемыми таким же образом, как и самые бакены,—на якорях.

Кроме мер улучшения обстановки, циркуляр Клейнмихеля предлагал округам п. с.:

„3) Составить и представить (в главное управление) полные и подробные правила для судоходства по нижней части Волги“, приняв в сем случае в основание „закон, для верхней Волги существующий¹⁾, и все местные обстоятельства и необходимости“.

„4) На главнейших мелях—Копринских, Овсяниковских, Густомесовских, Костенских—до улучшения на них хода иметь особых наемных лоцманов, которые бы, изуча фарватер, проводили суда через мели“.

¹⁾ Здесь имелись, очевидно, в виду „Правила для судоходства“ по системам, изданные в 1809 г.

„5) Начальникам отделений и начальникам округов ежегодно, во время самого судоходства, осматривать Волгу, первым не менее двух раз, а последним не менее одного раза, и каждый раз о таком осмотре доносить (главноуправляющему) подробно, со всеми подлежащими замечаниями и предположениями“.

В следующем 1848 г. правила плавания для нижней Волги—от Рыбинска до Астрахани—были выработаны, но они касались только межлетнего периода, устанавливая в первом же своем параграфе, что „с начала судоходства до открытия мелководья суда не подчиняются никаким особенным правилам“.

Вновь изданными правилами требовалось, чтобы каждое более или менее крупное груженое судно останавливалось для обмера, не доходя до сигнального флага, указывающего начало мели, „оставляя середину реки или фарватер“ свободной. После обмера оно пропусклось через мель—без распаузки или с распаузкой в зависимости от величины осадки и глубины на перекате. Обмер должен был производиться при участии судохозяина, а при скоплении нескольких судов—двух или трех судохозяев.

За нарушение правил налагались разные взыскания, в зависимости от характера нарушений: 1) виновное судно задерживалось пропуском через перекат или началом погрузки и выгрузки на пристани от нескольких часов до нескольких дней; 2) судну отводилось менее удобное место стоянки на пристани (в так называемой „штрафной линии“); 3) имена провинившихся судоводителей вывешивались „на черную доску“ в рыбинском биржевом зале; 4) судовой лоцман подвергался телесному наказанию.

Кроме того, с виновных в нарушении правил, если последствием их действий являлся ущерб для других судов, представлялось искать убытки по суду.

3-го ноября того же 1848 года были высочайше утверждены и опубликованы во всеобщее сведение при сенатском указе от 28 января 1849 года новые правила об употреблении на пароходах сигнальных огней.

Правила (в общем практикуемые до настоящего времени) устанавливали на пароходах *в ходу* несение трех разноцветных огней: а) белого „на тоне средней мачты, а ежели пароход без мачт, то на флагштоке или шесте“; б) красного „на левом кожухе“ и в) зеленого „на правом кожухе“. При этом указывалось, что „при фонарях должны быть сделаны щиты, которые бы закрывали огонь с внутренней стороны парохода таким образом, чтобы только судно, находящееся прямо перед носом парохода, могло видеть в одно и то же время оба огня на кожухах. Во всяком же другом положении судов или пароходов оба кожуховые огня не должны быть видимы в одно время; судну же, которое идет сзади парохода, ни один из сих огней не должен быть видим“.

При стоянке пароходов на якоре правила предусматривали нахождение на них одного „обыкновенного“ белого огня, поднимаемого „на флагштоке или в носовой части, где (будет) удобнее“.

При правилах был приложен ряд наглядных примеров, иллюстрировавших употребление и значение сигнальных огней, с чертежами различных положений и направлений судов ¹⁾.

В 1850 г. были переизданы в несколько более подробной редакции правила плавания 1848-го года. Между прочим, новым

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXIII, № 22.706.

изданием правил требовалось обставлять бакенами или поплавками „все отдельные камни, находящиеся не только на фарватере, но и близ оного“, а пароходам во время мелководья, при ходе сверху вниз, через каменные гряды, „выпускать пары и итти одним течением“.

В связи с увеличением обстановки, возник вопрос о самых формах обстановочных знаков и прежде всего наиболее употребительных из них—бакенов.

В 1854 г. Волгу посетило сильное мелководье, вызвавшее большие затруднения в судоходстве. Для ознакомления с создавшимся положением сюда был командирован из Петербурга инженер-полковник Марченко, который в своем отчете особо отметил неудовлетворительность деревянных боченочных бакенов, не достаточно прочных и часто разбиваемых судами, и предложил заменить их железными, ставя последние на цепях, прикрепляемых не к якорям, опасных для судов, часто напарывающихся на них, а к особым чугунным подушкам, которые опускались на дно реки. Предложение Марченко было принято, но сделанный по его проекту образцовый железный бакен оказался очень дорогим (около 17 руб.), и широкая замена деревянных бакенов железными была признана пока невозможной. Спустя некоторое время система Марченко была значительно упрощена, и постепенная замена начала осуществляться. При этом бакены продолжали ставиться на якорях, а самое прикрепление их к якорным цепям делалось первое время не за основание конуса, как это стало практиковаться позднее, а за вершину его (см. рис. 125).

В конце 50-х годов в широкое употребление вошли хворостяные бакены, в виде легкой плетенки из прутьев, укрепляемой на деревянной крестовине,—наиболее рациональная система была предложена неким Брылкиным, почему хворостяные бакены долгое время и назывались „брылкинскими“.

Они состояли из деревянной крестовины, размерами в 10 четвертей, служившей основанием для хворостяного конуса, который надевался, вершиной вверх, на стержень, укрепляемый в середине крестовины и выходящий поверх вершины конуса в отверстие, проделываемое в последнем; на этот конец стержня ставился небольшой флажок, а позднее надевался фонарь для ночной обстановки. Крестовина укреплялась на веревке, к другому концу которой привязывались два деревянные крючка с защемленным между ними камнем, образуя, таким образом, некоторое подобие двухпалого якоря. Хворостяные бакены, вследствие своей дешевизны, удержались во многих местах Поволжья до самого последнего времени (см. рис. 126).

Кроме улучшения системы бакенов, в 50 гг. (1854—1855), был введен на Волге новый обстановочный знак—так называемые „створы“ или „створные знаки“, состоявшие из двух „указательных столбов“, поставленных на разных берегах и указывавших линию фарватера, стесненную на значительном протяжении мелями.

Из последующих административных распоряжений по судоходству и пароходному делу в 50 гг. можно отметить „Правила для судоходства на перекатах реки Волги в 1859 году“, изданные 14 июля этого года за подписью „главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями генерал-адъютанта Чевкина“, и „Правила для пассажиров на частных речных пароходах“, утвержденные 25 мая 1857 г. тем же главноуправляющим путями сообщения по соглашению с министром внутренних дел.

И те, и другие правила были очень несложны. Первые состояли из 10 пунктов, которые гласили:

„1. Начальники дистанций обязаны сколь можно чаще осматривать фарватер р. Волги, особенно в тех местах, где прежде обнаруживались песчаные мели, каменные гряды и камни. Для таковых осмотров они и команда их пользуются бесплатным помещением на частных, попутных, пароходах.

„2. Заметив места, где суда требуют осадки не более 10 четвертей и вынуждены распауживаться, Начальник Дистанции учреждает здесь *водяной пост*, который обозначается установленными на берегу, за 100 сажен ниже и выше мели, высокими вежами, с флагами казенного цвета. На таком poste иметь: а) одну или две косных лодки, смотря по протяжению мели; б) водомерный столб, с означением аршин, четвертей и вершков, для ежедневного наблюдения за убылью и прибылью воды; в) рупор; г) крюк, с означением аршин, четвертей и вершков, для обмера осадки судна, и д) бакены для обозначения фарватера мели с обеих сторон; бакены эти с правой стороны по течению должны быть красного, а с левой — белого цвета; они ставятся на самой окраине фарватера так, чтобы всякое судно, войдя на фарватер, могло идти около бакена.

„3) Если на фарватере мели или вблизи ее лежат отдельные камни, то место это означать особым *поплавком* ¹⁾ из двух крестообразно связанных дощечек, в центре которых поставлен стержень с небольшим синим флагом.

„4) Когда мель незначительна, то водяной пост составляют нижние чины Дистанции, из коих один, старший, снабжается инструкцией от Начальника Дистанции. Если же мель становится затруднительною, так что не только требует осадки судов ниже 10 четвертей, но имеет узкий или весьма извилистый фарватер, где и распауженным судам предстоит затруднение, — такую мель считать *значительною*; на ней должен, по возможности, постоянно находиться Начальник Дистанции и при нем казенный лоцман и нижние чины.

„5. Если в одной Дистанции есть одна мель значительная, где обязан быть сам Начальник Дистанции, и сверх того одна или две обыкновенные мели, где на каждой учрежден водяной пост из нижних чинов, то Начальник Дистанции обязан, чрез каждые два или три дня, смотря по расстоянию, ревизовать их, оставляя, на время своего отсутствия, старшим на значительной мели унтер-офицера, или самого благонадежного рядового из его команды.

„6. Если в одной Дистанции несколько значительных мелей, то Окружное Правление, оставляя Начальника Дистанции на одной из них, на каждую из остальных командует на все время мелководия особого офицера, из числа состоящих в распоряжении Округа. Командированный временно офицер управляет водяным постом на мели под начальством местного Начальника Отделения.

„7. Для предупреждения образования так называемых *шалыг* (бугров, гряд) Начальник Дистанции не допускает плавания на перекатах ни пароходных, ни коноводных, ни парусных судов, не убедившись прежде, что осадка этих судов по рейкам менее глубины воды на перекатах. Но как осадку барж и подчалков по рейкам не всегда можно определить безошибочно, ибо они от неправильной нагрузки и продолжительного употребления нередко имеют

¹⁾ Такой поплавок можно утвердить к камню.

в днище провесы более 2-х вершков, то наблюдать вообще, чтобы пароходы и их баржи, коноводные и кабестанные суда с их подчалками имели запас в 2 вершка, а прочие парусные суда в 1 вершок.

„8. Если при обмере судна судохозяин или его приказчик, не довольствуясь объявлением Начальника Дистанции, покажет, что судно его обмерено неверно, то обмер производится вторично, в присутствии двух из наличных судохозяев или их приказчиков, и о последствиях такового обмера составляется акт. При чем, если недовольный судохозяин окажется неправым, то он подвергается штрафу на основании 1512 ст. Улож. о Наказ. и судно его, после распаузки, пропускается последним.

„9. Коноводным машинам, кабестанным и буксирным пароходам—не позволять проходить через перекаты с так-называемым хвостом судов длиннее ста восьмидесяти и шире двенадцати сажен, включая в эту меру и длину самых пароходов или коноводок;

„и 10. Если, несмотря на эту предосторожность, коноводная машина, кабестан или буксирный пароход при проходе через перекаты станут на мель, то не позволять им завозить в сторону якорей так-называемых *отломных*, до тех пор, пока пройдут через перекаты оставшиеся сзади суда, уже готовые к ходу“.

„Правила для пассажиров“ состояли всего из пяти пунктов и предусматривали:

а) обязанность пассажира иметь билет соответствующего класса и подчиняться „установленным правилам“;

б) обязанность „вести себя прилично и не переходить самовольно из одного класса в другой“, при чем „за нарушение приличия капитан парохода, по просьбе прочих, в праве отделить пассажира и даже высадить его на берег на жилое место“;

в) запрещение („не взирая на чин и звание“ пассажира) „вмешиваться в управление пароходом, развлекать разговорами лиц, занятых управлением, ниже входить в машинную камеру“;

г) запрещение иметь при себе крепкие напитки, „в необходимом малом количестве“ получая таковые из буфета, „по утвержденной таксе“, и

д) право записать „по прибытии на станцию“ в особо „заведенную на сей предмет книгу“ жалобу на действия капитана, каковые жалобы рассматриваются правлением пароходного общества „после каждого рейса“ и „справедливые удовлетворяются немедленно“¹⁾.

• Кроме того, в рассматриваемый период было издано несколько отдельных правил и обязательных постановлений о порядке плавания на разных мелких реках, главным образом входивших в состав соединительных систем волжского бассейна с Балтийским морем и Петербургом. Так, напр., были изданы упоминавшиеся уже выше правила плавания по р. Шексне, нормировавшие ход судов по этой реке, порядок обхода одного судна другим, всхода судов на пороги и т. д.

Из актов законодательного характера необходимо отметить введение в конце 40-х годов четверть-процентного судоходного сбора с перевозимых грузов на улучшение водных путей сообщения.

¹⁾ Ц-р д-та искусств. дел окружн. правлениям от 25 мая 1857 г., № 5682.

Установление сбора явилось результатом уже упоминавшегося выше путешествия по Волге главноуправляющего путями сообщения, графа Кленмихеля. 1847 год, когда граф путешествовал по Волге, был особенно мелководным, и неурядица на нашей важнейшей водной артерии дошла вследствие этого до небывалых размеров. Видя тяжелое положение судоходства и не имея возможности упорядочить дело на средства, находившиеся в его распоряжении, главноуправляющий, будучи в Рыбинске, предложил собранию купечества притти на помощь государству в улучшении водных путей установлением особого специального сбора для этой цели с самого судоходства в размере $\frac{1}{4}$ процента с ценности всех перевозимых по водным путям товаров. Собрание приняло предложение, и Клейнмихель 19 августа 1847 г. вошел с представлением в комитет министров об установлении сбора, указывая, что „торгующее сословие“, будучи ознакомлено им с необходимыми мерами улучшения путей, предначертанными уже правительством, но остановленными исполнением за неимением средств, „единогласно положило для улучшения водных путей учредить особый денежный сбор со всех отправляемых грузов и товаров, сообразно ценности клади, по $\frac{1}{4}$ коп. с каждого рубля, а ежели этого будет недостаточно, то и еще по $\frac{1}{4}$ коп. Купечество полагает,—заканчивал граф свое представление,—сбор начать в 1848 году и продолжать его до тех пор, пока правительство признает это необходимым“.

Комитет министров согласился с представлением, и $\frac{1}{4}$ -процентный сбор был введен с 1848 г. и существовал до 1896 г. Однако ожидаемых результатов он не дал, отчасти по неумению ведомства п. с. поставить дело, в особенности же по массе злоупотреблений как со стороны судопромышленников, так и со стороны чинов ведомства, заведывавших сборами, вследствие чего последние давали сравнительно ничтожные суммы.

Г Л А В А IX. ПЕРИОД ПАРОВОГО ФЛОТА.

(Продолжение).

Волжское пароходство в 60-е годы.

Новые предприниматели в пароходстве — крестьяне. Грузооборот Волги в 60-е годы оставался в общем на том же уровне, что и в предыдущее десятилетие, не превышая 170 — 180 миллионов пудов, в связи с чем новое строительство пароходов происходило уже не так интенсивно: в период 1860—1869 гг. построено было вновь не больше 100 паровых судов. Но 60-е годы знаменательны в развитии пароходства тем, что в это время выступил на сцену новый класс предпринимателей в пароходном деле, с течением времени получивший очень крупное значение по числу судов, которыми он стал располагать. То были освобожденные в 1861 году от ига крепостной зависимости крестьяне.

Вполне естественным являлось то обстоятельство, что первыми из крестьян занялись пароходным делом бывшие „судовщики“, т.е. владельцы расшив, всю жизнь сидевшие на судовом деле и бывшие сами и строителями своих судов, и их лоцманами-судоводителями. В том же 1861 г. вышел на Волгу первый крестьянский пароход, построенный компанией из бывших расшивовладельцев Николая Михайловича Лапшина (из д. Пестов), Петра Павловича Колотушкина (из д. Смирин) и Александра и Осипа Федоровичей Дегтяревых (из д. Бебрюхова), все жителей главного района развития бывшего расшивного промысла — так называемого Побережья ¹⁾. Не менее естественным было то, что природные волгари-судостроители сами занялись и постройкой своего первого парохода: деревянный корпус его был сделан собственноручно компаньонами, машину и котлы поставил им в рассрочку костромской завод бр. Шиповых, оборудование и оснастка судна были произведены на задаточные деньги, полученные компанией с грузовладельцев за будущие поставки.

К началу навигации 1861 года пароход уже был готов и пущен в работу под характерным названием „Крестьян товарищ“.

Для перевозки грузов каждым из компаньонов было построено по одной барже, и дело с первых же шагов пошло так хорошо, что чрез какие-нибудь 2 — 3 года они все имели уже отдельные, самостоятельные пароходства, при чем по разделу общего имущества „Крестьян товарищ“ остался за Колотушкиным.

¹⁾ Побережьем называлась в то время правобереговая полоса приблизительно от с. Кубинцева до Пучежа.

К концу десятилетия у Лапшина и Колотушкина было уже по два парохода: у первого „Три брата“ и „Посланник“, у второго „Крестьян товарищ“ и „Два брата“. Дегтяревы, объединившись с двумя двоюродными своими братьями—Василием Игнатьевичем и Иваном Михайловичем, завели первоначально один общий пароход „Четыре брата“, а затем разделились и повели самостоятельное дело, при чем у Александра Федоровича был один пароход „Север“, мощностью в 120 сил, у Осипа Федоровича три: „Дегтярев“, „Воронцов“ и „Граф Суворов“, все по 120 сил, у Василия Игнатьевича пароход „Юг“ и у Ивана Михайловича „Добрый“. К концу 60-х годов Дегтяревы уже „вышли в купцы“.

Надо однако сказать, что первые крестьянские пароходы собственной постройки не отличались большими достоинствами: они имели глубокую осадку и, главное, были очень неэкономичны в расходе топлива. Это обстоятельство, а также, очевидно, недостаток оборотного капитала, повели к тому, что при наступлении судоводного кризиса в 70-х годах все вышеназванные пионеры крестьянского пароходства закончили свою деятельность довольно печально: Лапшин был объявлен несостоятельным и, как говорят, даже умер в тюрьме, и только наследники его вновь восстановили нарушенное судоводное дело; Колотушкин разорился окончательно и помер в бедности; из Дегтяревых удержалась только одна семья Александра Федоровича, обеспечившая себя крупчатной мукомольной мельницей в Нижней-Новгороде, которая при сыне основателя Маркелле Александровиче была по разному лучшей в Поволжье.

Но, как бы то ни было, Лапшин, Колотушкин и Дегтяревы выполнили именно пионерскую роль крестьянства в пароходном деле, „показав дорогу“ в нем другим. Пример и первоначальный успех первой крестьянской пароходной компании увлекли в это дело других крестьян, жителей Поволжья, и вскоре крестьянство в буксирном пароходстве заняло очень видное положение, сыграв крупную роль в его развитии.

Эта роль отразилась и на технике парового судостроения и, в особенности, на экономике судоводства.

В судостроительной технике она сказалась упрощением и удешевлением некоторых деталей постройки, главным же образом широким введением в пароходстве деревянных корпусов, что в свое время, при дороговизне железа, имело большое значение для расширения и распространения пароходства.

Общая конструкция деревянных пароходных корпусов была взята с конструкции баржей, с тем лишь изменением, что конечностям парохода давались еще более острые очертания, чем в баржах, а высота бортов делалась значительно меньше. Кроме того, дабы предупредить провисание середины судна, загружаемого машиной и котлами, на большинстве деревянных пароходов ставились по всей длине боковых кильсонов высокие арки, придававшие судам некоторую внешнюю громоздкость.

Главным достоинством деревянных корпусов в пароходостроении являлась первоначальная их дешевизна: они обходились тогда в 4—5 раз дешевле железных, а при постройке своими силами, как и практиковало большинство первых пароходовладельцев из крестьян, и еще дешевле. Конечно, деревянные пароходы за то и служили раза в 3—4 меньше, чем железные; кроме того, имели целый ряд крупных недостатков, как-то: большую необеспеченность в пожарном отношении, вследствие чего за них назначались высокие страховые

премии; более значительный вес судна, а в связи с тем и более значительную осадку, что, кроме затруднений на перекатах, весьма невыгодно отражалось на работе машины, и т. д. Самая дешевизна деревянных пароходов была в конечном счете, при указанных условиях и при меньшей продолжительности их службы, довольно проблематична, а порой и явно призрачна. Но небольшая первоначальная затрата привлекала не только малосостоятельных крестьян, но даже и таких крупных предпринимателей, как Зевеке или о-во „Дружина“, построивших позднее все свои заднеколесные пароходы (о которых речь будет ниже) в деревянных корпусах. Только с удешевлением железа не стало смысла строить деревянные пароходы, и они постепенно начали исчезать. Однако еще по переписи 1885 г. в волжском бассейне было зарегистрировано 140 пароходов в деревянных корпусах, при общем количестве 1047 пароходов, плававших в то время по Волге.

Большинство деревянных пароходов были построены в Балахне, Сологузове и других судостроительных пунктах „Побережья“.

Еще больше было влияние пароходоладельцев-крестьян на экономическую сторону судоходства и прежде всего на волжские фрахты. Строя свои суда на возможно экономичных началах и не гонясь за большими барышами при их эксплуатации, пароходчики-крестьяне постепенно понизили фрахты до минимальных пределов, поставив в этом отношении волжское судоходство вне конкуренции со всеми другими видами транспорта и сделав его фактором огромной важности в народном хозяйстве. Конечно, понижение фрахтов нельзя объяснять одним влиянием пароходоладельцев-крестьян,— оно было результатом многих причин,—но доля крестьянства была тут во всяком случае немалая. Сказалось падение фрахтов также не сразу, а в течение ряда лет, характеризовавшихся усиленной борьбой судовладельцев и происходящим отсюда постоянным колебанием фрахтовых ставок, которое всегда является признаком известного внутреннего перелома и неустойчивости. В этом отношении особенно интересный пример представляют как раз 60-е годы, которые делятся в отношении фрахтов на две равные и резко различающиеся между собой половины: первая—с регулярным падением фрахтов, вторая, наоборот, с постепенным новым повышением их, свидетельствующим, что пароходство нашло меры справиться с своим затруднением.

По отчетным данным преимущественно „О - ва по Волге“, частью же „Нижегородского сборника“ 1870 г., фрахты на главные хлебные перевозки с низовых пристаней в первой половине 60-х годов были таковы: ¹⁾

¹⁾ В описываемое время от низовых пристаней до Рыбинска считали обыкновенно 4 буксирно-пароходные рейсы: первый—по большой весенней воде, с прибытием в Рыбинск в конце апреля или первой половине мая; второй—до начала июня месяца; третий—летний, до половины сентября, и четвертый—осенний, до закрытия навигации. Фрахт обычно понижался с каждым рейсом, что зависело отчасти от сравнительной скорости доставки в равное время, главным же образом от предложения грузов. Примерное распределение грузов по месяцам навигации можно видеть из следующих данных за 1866 год, — в этом году (при довольно позднем открытии навигации) прибыло в Рыбинск грузов:

в апреле месяце 5,3%	в августе месяце 6,0%
„ мае „ 40,0 „	„ сентябре „ 3,4 „
„ июне „ 33,2 „	„ октябре „ 1,0 „
„ июле „ 11,1 „	

От Саратова;
а) до Рыбинска

Г О Д Ы.	Ф Р А Х Т.			
	1-й рейс.	2-й рейс.	Летом.	Осенью.
1863	19 ¹ / ₂ к.	16 ¹ / ₂ к.	13 к.	„О-во по Волге“ на осень пере- возки грузов до Рыбинска не брало.
1864	17 к.	15 к.	10 к.	
1865	10 ¹ / ₂ к.	9 к.	6 ¹ / ₂ к.	

б) до Нижнего-Новгорода

1863	Первые рейсы „О-во по Волге“ делало исключительнo до Рыбинска.	10 к.	8 к.	8 к.
1894		8 к.	7 к.	—
1865		6 ¹ / ₂ к.	6 к.	—

От Балакова:
а) до Рыбинска

1863	16 ¹ / ₂ к.	14 к.	10 к.	—
1864	14 к.	12 к.	10 к.	—
1865	8 ¹ / ₂ к.	8 к.	5 ¹ / ₂ к.	—

б) до Нижнего Новгорода

1863	—	9 к.	7 к.	7 к.
1864	—	6 ¹ / ₂ к.	6 к.	—
1865	—	5 ¹ / ₂ к.	—	6 к.

От Самары:
а) до Рыбинска

1863	14—16 к.	12—13 к.	10 к.	—
1864	14 к.	12 к.	9 к.	—
1865	7 к.	6 к.	5 к.	—

б) до Нижнего Новгорода

1863	10 к.	8 к.	7 к.	6 к.
1864	8 к.	7 к.	6 к.	5 к.
1865	6 ¹ / ₂ к.	5 ¹ / ₂ к.	5 к.	5 к.

Как можно видеть, за какие-нибудь 4—5 лет фрахты на хлеб упали приблизительно вдвое.

Несколько более лучшие результаты дают цифры среднего фрахта вообще. — с 1 пуда всякого груза на расстоянии 1.000 верст вверх по реке, от низовых пристаней до Рыбинска.

Эти средние цифры таковы ¹⁾:

Г О Д Ы.	1-й рейс.	2-й рейс.	Летние рейсы.	Осенние рейсы.
1862	11,6 к.	9,0 к.	8,8 к.	8,3 к.
1863	10,5 „	9,3 „	7,8 „	6,6 „
1864	8,2 „	6,9 „	6,7 „	6,3 „
1865	7,3 „	4,4 „	4,0 „	6,4 „

Здесь прогрессия падения фрахтов несколько меньше, чем в хлебных перевозках, но за то еще более наглядна и убедительна.

Борьба с падением фрахтов: а) установление срочных буксирных линий и создание новых типов паровых судов

Падение фрахтов, конечно, тяжело отразилось на общем положении пароходства, и даже крупные и сравнительно обеспеченные фирмы испытали сильную депрессию. Так о-во „Польза“ в 1866 г. совсем прекратило существование, распродав свои 10 паровых в разные руки; старейшее „О-во по Волге“ в 1865 г. первый раз за все свое существование не дало дивиденда; в т-ве „Самолет“ в 1863 г. выдача дивиденда упала до 10⁰/₀, а в 1865 г. о-во оказалось уже не в состоянии оплатить свои долговые обязательства, и т. д.

В поисках выхода из создавшегося тяжелого положения пароходства частью совершенствовались самое дело, стремясь улучшениями удешевить эксплуатацию судов, при чем начали постепенно изменять и самые формы судоходства, и общеупотребительные типы судов, частью же переносили свою работу (полностью или частично) с коренной, транзитной Волги на ее притоки и, вообще, в районы, ранее не обслуживавшиеся или слабо обслуживаемые пароходами.

Изменение форм судоходства сказалось прежде всего в организации так называемых срочных-буксирных линий.

Срочно-буксирные отправления выполнялись буксирными пароходами с одной легкой баржей, по определенно установленному и опубликованному во всеобщее сведение расписанию. Рейсы срочно-буксирных пароходов совершались от Нижнего до Астрахани в 10 дней и обратно, вверх по течению, летом в 16 и весной (при быстрой воде) в 20 дней.

Главными пристанями срочных-буксирных линий были: Астрахань, откуда шла рыба, хлопок, нефть (в бочках), марена и кизлярское вино; Владимировка и Енотаевск, откуда следовала соль; Царицын, где грузились главным образом шерсть и бакалейный товар; Камышин и Саратов с их грузами—салом, пшеницей, крупчаткой и пшеном; Балаково, Хвалынский и Самара — также с пшеницей, салом

¹⁾ „Военно-Стат. Сборник“ под редакцией Н. Н. Обручева. СПб., 1871 г.

и бухарским хлопком. Вниз шла преимущественно мануфактура и ярмарочные грузы.

Почин устройства срочно-буксирных линий принадлежал товариществу на вере под фирмой „Брылкин, Головин и Ко“, открывшему движение срочно-буксирных пароходов между Нижним и Астраханью, с отправлением вначале 1 раз в неделю. Вслед затем срочно-буксирные рейсы установили: о-во „Кавказ и Меркурий“, компания „Дружина“ и др.

Управление срочно-буксирных линий заметно оживило работу пароходства и привлекло к нему новые грузы, которые в значительной мере шли по железным дорогам. Срочно-буксирное пароходство с успехом начало выполнять роль подвозчика к железным дорогам, проведенным из Поволжья к крупным торговым и промышленным центрам внутри страны (как, например, к Московско-Нижегородской дороге, открытой в 1862 г., и др.). Железные дороги усилили обращение грузов, потребовав более скорой доставки их по воде, чему могли удовлетворить только срочно-буксирные пароходы, так как на пассажирские в то время почти еще совсем не брали груза.

С первых же дней на некоторых срочно-буксирных пароходах начали перевозиться и пассажиры, для которых стали устраиваться специально-пассажирские помещения. Так появился на Волге еще новый тип паровых судов, получивший название *буксиро-пассажирских* пароходов. Особенно широкого распространения он не получил, так как вскоре же был вытеснен пассажирскими пароходами, по некотором усовершенствовании своих устройств занявшими постепенно преобладающее положение. Усовершенствование, —помимо разных удобств для пассажиров,—состояло главным образом в расширении грузовых помещений пароходов, которые таким образом уже теряли нужду в особой грузовой барже, получив название *товаро-пассажирских*. В связи с этим и срочно-буксирное пароходство утратило свое значение.

Типичным примером товаро-пассажирских пароходов 60-х годов может служить даваемый нами на рис. 128 пароход бр. Каменских, на котором под товарные помещения, помимо трюма, была отведена и часть кормовой нижней палубы, с выводом пассажиров III кл. на верхнюю палубу под легкую крышу.

Кроме вышеуказанных новых типов паровых судов, в 60-е годы возник еще один, представлявший из себя в сущности дальнейшее усовершенствование кабестанных пароходов и вызванный к жизни особыми условиями судоходства в тех районах, где начали плавать эти суда.

При распространении пароходства на мелкие притоки Волги пионерам этого дела пришлось столкнуться с такими реками, как Шексна, вошедшая в состав важнейшей соединительной системы Волги с Петербургом — Мариинской и потому представлявшая особенно значительный интерес для эксплуатации, но в то же время отличающаяся очень быстрым течением и изобиловавшая порогами и крутыми коленами, чрезвычайно опасными для судоходного движения. И вот на Шексне появилось пароходство совершенно особого типа — так называемое *цепное* или *туерное*, с судами, носившими французское название *туеров* (от *touer* — буксировать).

Сущность цепного пароходства заключалась в следующем.

По дну реки на всем протяжении судоходного участка прокладывалась толстая цепь (в других случаях стальной канат),

вводившаяся по направляющим роликам или каткам на палубу парохода (с носа), где она подхватывалась барабаном с горизонтальной осью, приводимой во вращательное движение паровой машиной: наматывая цепь на барабан, пароход подтягивался вперед, подобно коноводкам или кабестанам, задний же конец цепи, сматываясь с барабана, вновь погружался в воду за кормой парохода ¹⁾. При

таким способе движения пароход со всем своим возом следовал по точно определенной линии, не рискуя опасностью уклониться с правильного пути и в то же время утилизируя полностью всю свою двигательную силу, тогда как у обыкновенного колесного парохода употребляется с пользой не более 60% работы машины, остальная же часть теряется вследствие скольжения. В этих условиях туера, при средней мощности до 40—45 номин. сил, могли вести за собой воз в 5—6 судов с грузом до 120 тыс. пудов, двигаясь со скоростью против течения от 3 до 4 верст в час. В самых опасных и трудных быстринах, вроде участка Шексны от Буркова до реки Чайки, туер вел не менее 3-х подчальных судов с грузом в 60—70 тыс. пудов.

Внешняя форма туеров скорее напоминала коноводку, чем пароход (см. рис. 129) это были сравнительно короткие и плоскодонные суда в железных корпусах, с 2-мя съемными рулями—с обоих концов судна (которое, будучи под цепью, не

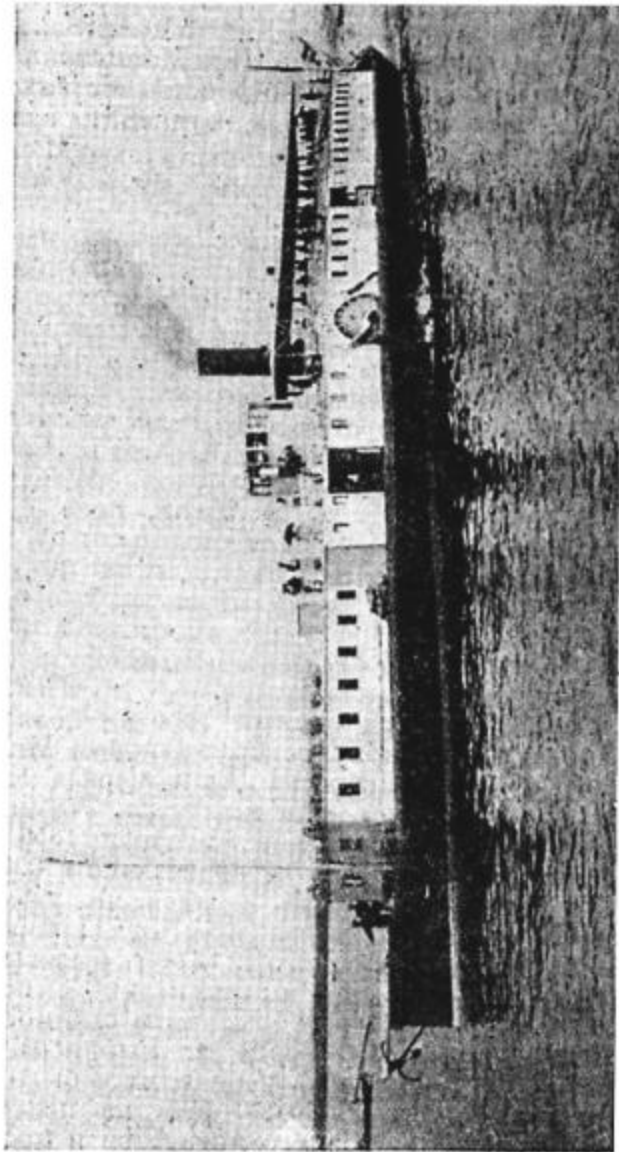


Рис. 128. Товаро-пассажирский пароход бр. Каменских.

¹⁾ Для удобства накладывания цепи на барабан и снятия с него, а также ремонта цепи в случае поломки ее звеньев, чрез известные промежутки на ней делались „замки“, т. е. вставлялась пара открытых звеньев, укрепляемых легко разнимавшимися болтами.

могло делать оборотов) и без колес (позднее туера делались с гребными винтами, пускавшимися в действие обыкновенно при ходе вниз, а иногда и с съёмными же, как рули, колесами).

Первые туера были построены за границей. Для эксплуатации их на р. Шексне в 1861 году образовалась особая „Акционерная компания цепного пароходства по р. Шексне“, учредителями которой были: ген.-адъют. Илья Бибииков, инженер ген.-лейт. Петр Языков, л. ст. с. Александр Шипов, ст. с. Дмитрий Шипов, отст. поручик Дмитрий Бенардаки, надв. с. Дмитрий Арсеньев, пот. поч. гр. московский первой гильдии купец Иван Мамонтов и колл. рег. Петр Евреинов. Устав компании „Цепного пароходства“ был утвержден 4 янв. 1861 года, и с того же года компания начала работать, сначала 4 туерами, построенными частью за границей и частью в Нижнем-Новгороде на заводе Бенардаки; в последующее время число туеров было увеличено до 14.

По незнакомству русских с туерным делом все главные служащие на судах были иностранцы, и это обстоятельство, при незнании ими реки и условий плавания по ней, было причиной, с одной стороны, довольно частых аварий судов, с другой—недоверия населения к новому судоходству. Веледствие этого дело не могло наладиться, несмотря на постепенное понижение компанией фрахтов, установленных первоначально на перегоне от Карпунина до Белозерска в 4 коп. с пуда, а позднее в 2 и даже в 1½ коп. Только вступление в дело такого опытного судоходного деятеля и знатока Мариинской системы, как И. А. Милютин, прежде всего заменившего на туерах служащих-иностранцев опытными русскими лопманами, капитанами и матросами, довольно быстро поправило дело, и цепное пароходство по Шексне встало на твердые ноги.

Особенного расцвета оно достигло в 80-е годы, когда, с улучшением Мариинской системы, приток грузов на Петербург поднялся до 40 и даже более милл. пудов.

В 1868 году, при участии того же колл. рег. Петра Ивановича Евреинова, совместно с генерал-майором Михаилом Григорьевичем Черняевым, была учреждена „Акционерная компания Волжско-Тверского пароходства по цепи между г.г. Рыбинском и Тверью“, устав которой получил утверждение 28-го июня 1868 г. ¹⁾ Основной капитал компании был определен первоначально в 800.000 руб., разделенных на 4.000 акций, по 200 руб. каждая, но уже в начале следующего 1869 года, согласно разрешения от 11 апреля, был увеличен до 1.200.000 руб. ²⁾ Сверх того в 1871 г. был выпущен облигационный заем ³⁾, в виду того, что предприятию с первых же шагов предстояли очень крупные расходы: одна стоимость цепи и проложение ее на протяжении 370 верст от Рыбинска до Твери составляла 1.000.000 руб.; кроме того, необходимо было уплатить 500.000 руб. за заказанные туера и 200.000 руб. на постройку и оборудование пристаней, покупку разного инвентаря и проч.

Компания начала работать с 1869 г. десятью туерами, обслуживавшимися каждый командой в 18—20 чел. (12 верхней и 6—8 нижней) и буксировавшими до 7 унжаков с общим грузом около 70.000 пуд., делая 2—3 в час или 50—60 верст в сутки. Обрато туера возвращались или свободно, не пользуясь цепью, или также по цепи

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XLIII, № 46.052.

²⁾ Там же, т. XLIV, № 46.961.

³⁾ Там же, т. XLVI, № 49.401.

(со скоростью 7—8 верст в час), главным образом с тою целью, чтобы в крутых поворотах, где цепь вышла из правильного положения, снова уложить ее на фарватере. Фрахты назначались от 2¹/₂ до 4 коп. с пуда.

Перевозочная работа компании продолжалась успешно до конца 80-х годов ¹⁾, когда постепенно начала сокращаться с развитием Мариинского водного пути и падением систем Тихвинской и Вышневолоцкой, в расчете на которые главным образом и была организована компания туерного пароходства. Окончательно туера прекратили здесь свое существование в 1899 г. Вынутая со дна реки цепь, весом свыше 200.000 пуд., была продана на слом.

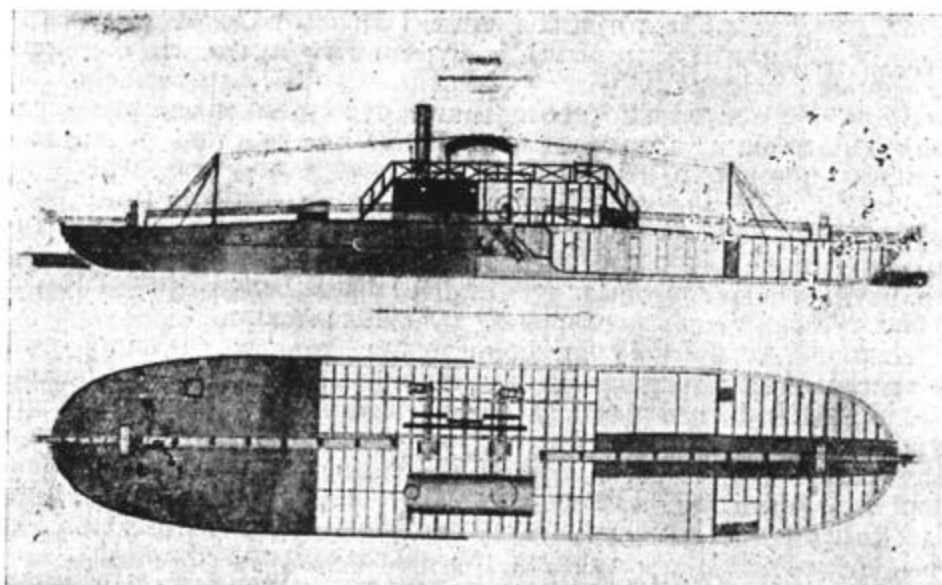


Рис. 129. Туер.

б) Распространение района плавания. Как уже указано выше, помимо изменения форм судоходства и выработки новых типов паровых судов, значительную роль в изжитии судоходного кризиса первой половины 60-х годов и в улучшении условий работы судоходства сыграло расширение района пароходного плавания, в особенности пассажирского, сначала старыми пароходами, освобождавшимися от работы на Волге в связи с появлением здесь более совершенных судов, а затем, с развитием дела, и вновь сооружаемыми судами.

Это распространение района плавания, будучи, вообще, характерным для 60-х годов, в особенности проявилось в первую, наиболее тяжелую их половину.

Так, в 1860 г. братья Иван и Василий Андреевичи Милютины открыли пассажирское движение по реке Шексне (первый пароход „Ундина“, длиной в 14 саж. и мощностью в 20 номин. сил, купленный Милютиными у петербургского пароходовладельца Мюссарда и переименованный в „Смелый“).

В следующем году они же открыли здесь буксирное движение (небольшим пароходом „Филипп Иранский“, купленным у того же

¹⁾ Наиболее удачными годами для компании были: 1876 (было выручено 218.634), 1877 (выручено 263.133 р.), 1884 (247.217 р.), 1885 (277.156 р.) и 1886 (224.709).

Мюссарда)¹⁾, а позднее пустили свои пароходы и в плес Рыбинск—Нижний, где работали в то время „Самолет“ и „Дружина“.

В 1861 г. „Самолет“ (как уже было отмечено выше) открыл пассажирскую линию по р. Оке между Нижним и Елатьмой, а затем по р. Мологе, где еще раньше начал плавание между Рыбинском и Весьегонском пароход „Потеха“, принадлежавший какому-то московскому купцу; в том же 1861 году вятский купец Куклин завел первые пароходы („Вятка“ и „Орлов“) на р. Вятке²⁾, а в 1863 г. здесь открыл буксирное пароходство купец Булычев—отец позднее крупного и долгое время почти монопольного предпринимателя на р. Вятке Тихона Филипповича Булычева.

В 1864 г. на участке Нижний—Елатьма появились, кроме „Самолета“, пароходы ардатовских купцов (Нижегородской губ.) Бородачева и Куракина (1 пароход) и муромского купца Н. В. Зворыкина (также 1 пароход).

В 1865 г. несколько череповецких судопромышленников арендовали 5 волжских пароходов и стали ими работать от низовых волжских пристаней до Шексны включительно без перегрузки в Рыбинске. По Шексне пароходы ходили сначала от Рыбинска до Буркова и от Иванова Бора до Чайки, в 1866 г. начали проходить уже все пороги, а затем некоторые, при благоприятной погоде, стали буксировать грузовые суда прямо чрез Белоозеро до Ковжи (каналами буксировка в то время не позволялась).

Наконец, в это же примерно время (точных сведений у нас нет) установилось постоянное (буксирное) пароходство на р. Белой—купцов Сорокина и Якимова. Первое предприятие позднее вошло в компанию с бр. Тупицыными и с успехом продолжало свое дело до 900-х годов. Пароходство Якимова, со временем сильно развившееся и перешедшее по преимуществу на пассажирскую работу, после смерти своего основателя поступило в распоряжение его вдовы и сыновей, образовавших торговый дом под фирмой „А. В. Якимова с сыновьями“, а затем разделилось между тремя братьями-наследниками Дмитрием, Николаем и Василием Дмитриевичами, из которых в конце концов удержалось предприятие только одного Дмитрия и его наследников.

Позднее на Белую пришел „Самолет“.

Но особенно широко развернулось пароходное дело на Каме.

Уже в 1860 г. на Каме начало работать о-во „Польза“ 4 пароходами—буксирными „Молога“ и „Шексна“ и пассажирскими „Самара“ и „Саратов“. В то же время „Самолет“ усилил свой камский флот тремя пароходами—взятыми с Волги „Быстрый“ и „Легкий“ и вновь построенным „Влад. Глазенап“. Наконец, по верхней Каме до Чердыни с навигации 1860 г. начал ходить буксирный пароход „Чердынь“ Турчанинова и К^о и по реке Чусовой пароход „Опыт“ Тагильского завода (в 25 сил), буксировавший от Перми до Уткинской пристани порожние заводские баржи³⁾.

В навигацию 1861 года на Каме плавали уже 43 парохода, из коих 12 пассажирских, 6 буксиро-пассажирских и 25 буксирных.

В 1862 г. „Самолет“ снова увеличил свой камский флот—пароходами с Волги „Поспешный“, „Проворный“, „Дж. Коккериль“, „Успех“ и

¹⁾ Ф. И. Кадобнов: „Краткий очерк г. Череповца“.

²⁾ По другим сведениям пароходство на Вятке началось даже в 1858 г.

³⁾ По другим сведениям первым пароходом на Чусовой был одноименный пароход „Чусовая“ некоего Зубова.

„Прогресс“, доведя его состав до 13 судов. Но за то прекратило свои операции на Каме о-во „Польза“. Всех пароходов на Каме в этом году было 42, из них 19 пассажирских и 23 буксирных.

В 1863 г. установилось пассажирское пароходное сообщение по верхней Каме до с. Нового Усолья небольшими пароходами— „Искра“ купца Минюхина и „Вогул“ Винцевича (в 1868 г. „Искра“ перешла к Черкасову, а „Вогул“, позднее переименованный в „Дружбу“, к Стукову и Житкову).

В 1864 г. открыл срочную буксиро-пассажирскую линию И. С. Колчин, взявший на себя по контракту с казной перевозку от Нижнего-Новгорода до Перми арестантов, ссылаемых в Сибирь. Первый год Колчиным были пущены на эту работу 4 буксиро-пассажирских парохода: „Сарапулец“, „Фабрикант“, „Фортуна“ и „Известный“, при чем обычные, классные пассажиры принимались на самые пароходы, надлежащим образом приспособленные, а арестанты размещались в особо устроенных железных баржах, буксируемых пароходами.

В 1865 г. начали пассажирские перевозки между Нижним-Новгородом и Пермью бр. Каменские, поставившие для этой цели 4 пассажирских парохода: „Иоанн“, „Михаил“, „Александр“ и „Василий“. В этом же году пустил два пассажирских парохода— „Рубин“ и „Аквамарин“—некто Фомин, продержавшийся однако, вследствие обострившейся конкуренции, недолго и с 1868 г. ликвидировавший свое дело.

Улучшение положения судоходства. Благодаря всем принятым и кратко очерченным выше мерам, волжское пароходство постепенно справилось с своим тяжелым положением и во второй половине 60-х годов работало значительно лучше, чем в начале десятилетия.

Волжские фрахты стали снова подниматься, достигнув к концу периода почти старых размеров.

Уже в 1866 и 1867 гг. хлебные фрахты выражались в следующих цифрах ¹⁾:

	1-й рейс.	2-й рейс.	Летние рейсы.
От Саратова до Рыбинска	17--17½ к.	12--17 к.	10--12 к.
„ Балакова „ „	15--15½ к.	10½--15 к.	9--9½ к.
„ Самары „ „	14--14½ к.	9½--12 к.	7½--9 к.
„ Саратова „ Н.-Новгорода	9--10 к.	8--9 к.	6¾--7½ к.
„ Балакова „ „	7½--9 к.	7 к.	6½--7¼ к.
„ Самары „ „	7--8 к.	5½--6 к.	5--5½ к.

¹⁾ „Нижегородский сборник“, т. III, стр. 288--289; И. Борковский: „Пути и способы перевозки грузов с низовых пристаней р. Волги к С.-Петербургу“ (СПб., 1868 г.) и др. источники.

В последующие годы повышение продолжалось:

в 1868 г.

	1-й рейс.	2-й рейс.	Летние рейсы.
От Камышина до Рыбинска	18½ к.	18 к.	—
„ Саратова „ „	18½ к.	14 к.	—
„ Самары „ „	15 к.	—	—

в 1869 г.

От Камышина до Рыбинска	21—24 к.	—	—
„ Саратова „ „	19 к.	—	—
„ Самары „ „	17 к.	14 к.	—

Общие средние цифры фрахта за перевозки на тяжело-буксирных пароходах во второй половине десятилетия были такие ¹⁾:

Г О Д Ы.	1-й рейс.	2-й рейс.	Летние рейсы.	Осенние рейсы.	Общий средний фрахт.
1866	12,0 к.	11,0 к.	10,0 к.	10,0 к.	10,8 к.
1867	13,0 „	10,5 „	8,5 „	9,5 „	10,4 „
1868	14,5 „	11,5 „	8,0 „	9,5 „	10,9 „
1869	17,0 „	14,0 „	10,0 „	8,0 „	12,0 „

Перевозки на легко-буксирных и товаро-пассажирских пароходах расценивались выше на 50—70%, на кабестанах и конных машинах, наоборот, ниже на 10—20%, а взводка прочими способами дешевле на 20—30% тяжело-буксирной.

Сравнительная средняя расценка фрахта на разного рода судах в пятилетие 1866—1871 гг. определяется в таких цифрах:

	Для среднего взводного рейса почти в 1000 в.	Для среднего спускного рейса почти в 1200 в.
а) на пароходах:		
товаро-пассажирских	12,5 к.	10,0 к.
легко-буксирных		
тяжело-буксирных		
б) на кабестанах	7,8 „	6,2 „
в) на конных машинах		
г) прочими способами	5,8 „	4,0 „

¹⁾ И. Борковский: „Торговое движение по Волжско-Марийскому водному пути“ (СПВ. 1874 г.).

Хорошим показателем улучшения буксирного дела во второй половине 60-х годов может служить развитие в эти годы нового строительства буксирных пароходов, остановившегося, было, в особенно тяжелые 1864 и 1865 гг. В течение четырех последующих лет было построено:

в 1866 и 1867 гг. 30 буксирных пароходов,
 в 1868 г. 25 " "
 „ 1869 „ 50 " "

Совершенно аналогично буксирному пароходству шла в 60-е гг. история развития пассажирского пароходства на Волге.

В начале десятилетия пассажирских пароходов было еще очень мало, особенно в низовых плесах Волги. В конце 50-х годов до Астрахани ходил только один пассажирский пароход о-ва „Дружина“, и все перевозки пассажиров совершались здесь, как указано было выше, или на палубах буксирных пароходов, или на особых баржах, на которых уже начали устраиваться помещения не для двух, а для трех отдельных классов.

Все четыре акционерные предприятия 50-х годов, имевшие пассажирские пароходы,—„Самолет“, „Дружина“ (кроме отмеченного выше одного парохода), „Меркурий“ и „Польза“ работали только от Твери до Казани. Лишь в последний год десятилетия (1859) т-во „Самолет“ протянуло свою линию до Саратова.

В 1860 г. „О-во по Волге“ пустило 4 парохода от Казани до Астрахани, а в 1861 г. т-во „Самолет“ установило уже правильное пассажирское сообщение на всем судоходном протяжении Волги—от Твери до Астрахани.

В 1862 г. на всей Волге и Каме работали 42 пассажирских парохода, распределявшихся по предприятиям и районам плавания таким образом:

1) Т-во „Самолет“ в районе от Твери до Астрахани и по Каме до Перми располагало 25 пароходами: „Тверь“, „Рыбинск“, „Ярославль“, „Курьер“, „Гонец“, „Эстафет“, „Депеша“, „Телеграф“, „Быстрый“, „Поспешный“, „Проворный“, „Легкий“, „Успех“, „Прогресс“, „Дж. Коккериль“, „Влад. Глазенап“, „Русалка“, „Нимфа“, „Нереида“, „Ундина“, „Сирена“, „Эолина“, „Никса“, „Дриада“ и „Сильфида“. Кроме того, пассажиры перевозились и на трех товаро-пассажирских пароходах о-ва—„Казань“, „Астрахань“ и „Сергий“, ходивших между Нижним-Новгородом и Астраханью.

Плата за проезд взималась следующая:

	I класс.		II класс.		III класс.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
От Твери до Астрахани	70	—	41	50	20	50
„ „ „ Рыбинска	10	—	6	25	2	50
„ Рыбинска до Нижнего-Новгорода	8	50	6	40	4	—
„ Нижнего до Казани	12	—	6	75	3	—
Казани до Астрахани	40	—	22	50	11	—

За провоз багажа бралось с пуда:

от Твери до Астрахани по 2 р. — к.
 „ „ „ Нижнего „ 1 „ — „
 „ „ „ Казани „ 1 „ 20 „

2) От Рыбинска вниз по Волге, кроме „Самолета“, работали еще два общества: „Дружина“ (до Казани) пароходами „Олег“, „Ольга“, „Лебедь“ и „Аскольд“ и о-во „Польза“ пароходами „Углич“ и „Калязин“.

Пассажирская такса о-ва „Дружина“ была такая:

	I класс.		II класс.		III класс.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
От Рыбинска до Нижнего-Новгорода.....	13	80	9	20	4	60
„ „ „ Казани.....	25	50	17	—	8	50
„ Нижнего-Новгорода до Казани.....	11	70	7	80	3	90

т.е. приблиз. за каждые 10 в. в I кл. по 30 к., во II кл. по 20 к., в III кл. по 10 к.
 За багаж о-во „Дружина“ взимало по 1 к. с пуда за 10 верст.

О-во „Польза“ за рейсы между Рыбинском и Казанью брало первоначально: в I-м классе 19 р., во II-м классе 13 р. и в III классе 6 р. 80 к., позднее 16, 12 и 5 р. 50 к.

3) От Нижнего-Новгорода вниз совершало плавание о-во „Кавказ и Меркурий“—пароходами „Ник. Новосельский“ и „Благословенный“ до Астрахани и пароходами „Купец“, „Лоцман“, „Бурлак“, „Молодец“ и буксирным „Симбирск“ до Казани и Перми.

Пассажирская такса за проезд от Нижнего до Астрахани была:

в I-м классе..... 50 р.
 во II-м „ 30 „
 в III-м „ 15 „

За багаж бралось по 1 р. 65 к. с пуда.

Между Нижнем и Пермью такса существовала:

в I-м классе 32 р.
 во II-м „ 17 „
 в III-м „ на палубе под тентом 10 „
 „ „ „ „ открытой палубе..... 8 „

4) От Казани до Астрахани работало „О-во по Волге“ пароходами „Царь“, „Царица“, „Царевич“, по 70 сил, и „Криуши“, 60 сил.

Плата с пассажиров была:

	I класс.		II класс.		III класс.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
От Казани до Самары	10	70	5	55	2	40
” ” ” Саратова	19	—	10	—	4	50
” ” ” Царицына	26	10	14	60	7	55
” ” ” Астрахани	35	—	22	50	10	50

За багаж с пуда:

от Казани до Самары.....	— р. 50 к.
” ” ” Саратова	— ” 80 ”
” ” ” Царицына	— ” 90 ”
” ” ” Астрахани	1 ” — ”

В 1863 г. „О-во по Волге открыло прямое сообщение от Нижнего-Новгорода до Астрахани, установив таксу от Нижнего до Казани в ставках „Самолета“: 12 р., 6 р. 75 к. и 3 р.

Со следующего 1864 года такса от Нижнего до Астрахани была изменена таким образом: в I-м кл. 44 р., во II-м кл. 28 р. 50 к. и в III-м кл. 15 р. 15 к., в каковых размерах держалась и в 1865 г.

Наконец, в 1866 г. она была установлена: для I кл. в 35 р., для II кл. в 23 р. и для III кл. в 10 р. и в этих цифрах сохранялась до 1885 г.

Кроме пассажирских пароходов, перевозки пассажиров производились, как указано выше, и на буксирных пароходах или на особых баржах за этими пароходами. В первой половине 60-х годов ими занималось главным образом о-во „Дружина“ пароходами: „Константин“, „Дмитрий“, „Сергий“ и „Суворов“ и „Камско-Волжское п-во“, пароходами: „Сормово“, „Кандия“, „Бенардаки“ и „Богатырь“, по 140 сил, и кабестанами „Астрахань“ и „Царицын“. Буксирно-пассажирская такса о-ва „Дружина“ была вдвое ниже легко-пассажирской, т. е. с каждых 10 верст в I кл. по 15 к., во II кл. по 10 к. и в III кл. по 5 к. Такса „Камско-Волжского пароходства“ от Нижнего-Новгорода до Астрахани была:

в I-м классе	27 р. — к.
во II-м ”	14 ” — ”
в III-м ” (на открытой палубе) ..	7 ” 20 ”
от Рыбинска до Астрахани:	
в I-м классе	34 р. — к.
во II-м ”	18 р. — к.
в III-м ”	8 р. 80 к.

Хороший заработок пассажирских пароходств привлек к этому делу внимание других предпринимателей, и уже в 1865 г. количество пассажирских пароходов на Волге насчитывалось до 120. К этому времени все вышеупомянутые о-ва, занимавшиеся перевозкой пассажиров, продолжили свои линии до Астрахани, а перевозка публики на баржах прекратилась. Мало по малу начала сказываться конкуренция, вызывавшая, с одной стороны, усовершенствование пассажирских пароходов, с другой—некоторое понижение провозных плат или, верней сказать, на первое время известное нивелирование такс, особенно на низовых плесах, где вследствие меньшего в то время движения пассажиров, острее обнаружилась

конкуренция. С первых же шагов расширения пассажирских перевозок она отразилась на таксах „Камско-Волжского п-ва“ и о-в „Дружина“ и „Кавказ и Меркурий“, которые установили на низовые плеса, начиная от Казани, следующие ставки:

	I класс.		II класс.		III класс.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Камско-Волжское п-во.	34	—	18	—	8	80
О-во „Дружина“	30	—	25	—	9	—
О-во „Кавказ и Меркурий“	30	—	18	—	6	—

Как можно видеть, по сравнению с „Самолетом“ и „О-м по Волге“ понижение сказалось уже в некоторых случаях довольно существенно, отразившись, конечно, и на заработках пароходств, которые к середине десятилетия значительно понизились. Т-во „Самолет“ так говорит об этом в обзоре 50-летия своей деятельности, выпущенном в 1903 г.:

„Первое десятилетие (по учреждении т-ва)... было периодом чрезвычайного блеска и успеха предприятия. Все благоприятные обстоятельства были на его стороне. Предоставив сообщение, сократившее продолжительность и издержки пути в 5 и 10 раз, оно, за отсутствием конкуренции, безраздельно пользовалось симпатиями публики, щедро оплачивавшей предоставленные ей удобства. В установлении пассажирских тарифов и платы за провоз некоторого количества груза, нуждавшегося в быстрой перевозке, оно, до 60-х годов, никем и ничем не было стеснено; дивиденды достигали 20—24% на складочный капитал. Средства для быстрого расширения предприятия находились легко и в изобилии в выпуске новых акций, высоко ценимых на бирже, но выдаваемых пайщикам по номинальной цене. Пароходы строились десятками на сотни тысяч рублей, вступали в работу и приносили огромные барыши ранее оплаты их стоимости, так как успешная реализация предполагаемых новых выпусков акций для оплаты приобретенных пароходов была вне всякого сомнения“.

Дело существенно изменилось в 60-х годах.

„Выгоды исключительного, монопольного положения т-ва „Самолет“ и доходность предприятия ослабели. Еще в 1862 г. дивиденд по акциям определен в 12%, а в 1863 г. понизился до 10%. Цена акций приблизилась к номинальной, реализация последней серии акций, равно как и облигаций, была затруднена, и для покрытия срочных платежей за последние заказанные пароходы приходилось обращаться к закладу этих ценностей, к спешному размещению облигаций по убыточным ценам и к займам у частных лиц“... С 1864 до 1869 г. в дивиденд акционерам предприятия не выдавалось ничего, и вся прибыль шла на погашение долгов¹⁾.

Одинаково с приведенным было положение и других пассажирских пароходств в 60-е годы, и только к концу десятилетия они,

¹⁾ Парох. о-во „Самолет“. Очерк 50-летней деятельности. Стр. 21—22.

как и буксирные пароходства, справились с своим затруднительным положением, благодаря, с одной стороны, увеличению пассажирских перевозок, с другой—большему приспособлению пассажирских пароходов одновременно и к товарным перевозкам, вследствие чего они становились выгодней в эксплуатационном отношении.

Все сказанное с очевидностью подтверждается данными финансового положения старейших акционерных предприятий, занимавшихся перевозкой пассажиров, как это можно видеть из нижеследующих таблиц:

а) „О-во по Волге“.

Годы.	Число пароходов.	Количество перевезенн. пассажиров.	Количество перевезенн. грузов.	Общая вы-ручка.	Общий рас-ход.	Дивиденд.
		Чел.	Пуд.	Руб.	Руб.	Руб.
1860	11	—	2.122.104	367.249	308.504	37.590
1861	—	69.669	2.902.014	560.059	358.385	112.770
1862	12	62.854	3.706.496	757.410	448.986	187.950
1863	14	69.002	3.884.761	766.557	467.163	150.360
1864	—	63.009	3.782.348	655.139	470.338	76.180
1865	—	69.602	4.720.613	562.356	487.750	—
1866	—	81.146	4.623.659	801.212	499.665	165.396
1867	15	82.000	5.784.565	815.667	538.438	165.396
1868	—	85.340	5.281.831	968.270	589.609	225.540
1869	16	87.541	5.431.634	1.035.335	631.043	195.000 ¹⁾

б) О-во „Самолет“.

1860	25	200.705	—	574.311	265.252	250.200
1861	28	230.401	—	644.169	355.458	200.000
1862	37	311.578	—	969.220	565.399	150.000
1863	—	377.113	—	1.115.892	804.385	150.000
1864	—	349.396	—	914.022	677.488	—
1865	—	340.641	—	811.609	625.537	—
1866	—	376.115	—	966.733	662.291	—
1867	—	405.300	—	1.028.251	667.046	—
1868	—	449.383	—	1.126.505	686.543	—
1869	—	498.669	—	1.251.343	741.075	240.000 ²⁾

¹⁾ Очерк 50-летней деятельности пароходного „О-ва по Волге“. 1846—1896 гг.

²⁾ Пароходное о-во „Самолет“. Очерк 50-летней деятельности. 1853—1905 гг.

в) О-во „Кавказ и Меркурий“.

Годы.	Общая выручка. Руб.	Общий расход. Руб.	Дивиденд. Руб.
1860	798.237 ¹⁾ —	797.475	—
1861	777.843 461.741	1.109.945	95.180
1862	883.891 751.280	1.371.945	185.180
1863	929.771 676.791	1.148.301	270.000
1864	863.594 917.112	1.158.064	270.000
1865	666.825 919.737	1.140.922	270.000
1866	931.144 969.533	1.193.211	360.000
1867	875.007 829.256	1 244.924	315.000
1868	1.060.639 834.790	1.378.165	360.000
1869	1.135.658 931.983	1.477.255	360.000 ²⁾

Судя по первому взгляду, наиболее успешна была работа в 60 гг. у о-ва „Кавказ и Меркурий“, но необходимо сказать, что с ним во всяком случае могло поспорить и „О-во по Волге“, которое, при полной устойчивости своего бюджета, сумело с конца 50-х гг. сильно увеличить и улучшить свой флот, в то время как „Кавказ и Меркурий“ продолжал работать только старыми судами. Мы уже отмечали выше выпуск „О-вом по Волге“ в 1859 г. первых пассажирских пароходов „Царь“ и „Царица“, небывало роскошной на Волге отделки; одновременно с ними был построен (в Англии, на заводе Ревенгиль и Самюда, в Попларе) большой буксирный пароход „Москва“. В 1860—1863 гг. построены однотипные с первыми 4 пассажирские парохода: „Царевич“, „Царевна“, „Князь“ и „Княгиня“ и буксирный „Криуши“; наконец, в 1867 г. выпущен большой пассажирский пароход „Государь“ (220' × 24' × 9') и в 1869 г. однотипный с ним „Государыня“, сделанные у Андерсона и Самюда (см. рис. 130).

¹⁾ Верхние цифры—выручка по речному делу, нижние—по морскому.

²⁾ Краткий очерк деятельности парох. о-ва „Кавказ и Меркурий“. 1858—1908 гг.

Общая характери-
стика волжского
судоходства в 60 гг.

Несмотря на сравнительно удачное окончание 60-х годов, все они должны быть признаны мало благоприятными для волжского судоходства. Это подтверждается и тем обстоятельством, что в 60-е гг. почти совершенно прекратилось возникновение новых акционерных пароходных предприятий.

Кроме отмеченных выше двух компаний туерного пароходства, вызванных к жизни особыми местными условиями, акционерных предприятий для эксплуатации обычных пароходов и на коренной Волге возникло только два, при чем оба были в сущности и не совсем новыми, будучи образованы из бывших уже ранее более мелких пароходств: первое—„Товарищество (на паях) буксирного пароходства «Вестник»“, организованное 22 июня 1862 года „для перевозки разного рода грузов с низовых пристаней р. Волги до г. Рыбинска, равно по рр. Каме, Оке и Шексне“, из бывшего пароходства „Николя и К^о“, с основным капиталом в 320.000 руб., разделенных на 320 паев, по 1.000 р. каждый, и с местонахождением правления в Москве ¹⁾; второе—„Товарищество буксирно-пассажирского пароходства под фирмою «Лебедь»“, учрежденное 26 октября 1863 года владельцами вышеупомянутого пароходства „Брылкин, Головин и К^о“, надв. сов. Иваном Брылкиным и колл. асс. Евгением Головиным, совместно с балахнинским 2-й гильдии купцом Александром Плотниковым, и ставившее себе целью „перевозку пассажиров и разного рода грузов по р.р. Волге, Оке и Каме с их притоками ²⁾. Первое т-во не сумело наладиться и вскоре же прекратило свое существование; второе повело дело довольно успешно: начав работу с основным капиталом в 250.000 руб. и четырьмя буксирными пароходами, оно в 1868 г. удвоило свой капитал ³⁾ и имело уже шесть пароходов, а в 1870 г., проведя изменение устава, получило право распространить деятельность не только на все важнейшие реки волжского бассейна (Волгу, Оку и Каму с их притоками), но и на Каспийское море ⁴⁾. Однако широко развить деятельность, как мы увидим дальше, не удалось и ему.

Из старых акционерных предприятий в 60 гг. увеличило свой основной капитал только одно т-во „Самолет“ (в 1861 г. на 500.000 р.), кстати сказать, в 1863 г. преобразованное в общество ⁵⁾.

Общее количество пароходов, плававших в волжском бассейне, к началу 70-х годов исчислялось в 388 единиц, общей мощностью в 34.141 ном. силу ⁶⁾,—из них 267 (или 68,8⁰/₀), мощностью в 25.931 ном. силу, были буксирные ⁷⁾; 61 (или 15,7⁰/₀), мощностью в 4.230 сил, пассажирские ⁸⁾; 21 (5,4⁰/₀), в 884 силы, кабанские и 23 парохода (15,9⁰/₀), в 656 сил, заводные (забегки ⁹⁾.

Старший редактор Центрального Статистического Комитета В. В. Зверинский в своих „Материалах для статистики речного судоходства в Европейской России“ (ч. I, Спб., 1872) дает несколько иную цифру, а именно: 423 парохода, общей мощностью в

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XXXVII, № 38.393.

²⁾ Там же, т. XXXVIII, № 40.151.

³⁾ Там же, т. XLIII, № 46.232.

⁴⁾ Там же, т. XLV, № 48.569.

⁵⁾ Там же, т. XXXVI, № 37.142.

⁶⁾ В том числе 31 пароход, мощностью в 2.561 силу, плавали исключительно по р. Шексне.

⁷⁾ В том числе 28 пароходов, в 1.481 силу, шекснинских.

⁸⁾ В том числе 3 парохода, в 80 сил, шекснинских.

⁹⁾ „Военно-Стат. сб.“, т. IV.

33.725 номин. сил,—из них буксирных 289 пароходов мощностью в 25.613 сил, пассажирских 70 пароходов в 4.389 сил, буксиро-пассажирских 24 парохода в 2.315 сил, кабестанных 17 парох. в 782 силы и завозенных 23 парохода в 626 сил¹⁾).

Средняя рабочая сила пароходов определялась в 1869 г., по данным м—ва п. с., таким образом:

Пароход в 60	сил буксирует 1 баржу с грузом до	65.000 пуд.
" " 80—120	" " 2 баржи " " "	120.000 "
" " 150—200	" " 3 " " " "	170.000 "
" " 250—450	" " 4 " " " "	220.000 "
Кабестан в 30—40	сил тянет до	300.000 пуд.
" " 60—70	" " " "	500.000 "

На первый взгляд наиболее выгодной представляется работа кабестанов, но, во-первых, она производилась вдвое медленнее пароходов; во-вторых, требовала лишних рабочих для завоза якорей и, в третьих, вызывала лишние расходы на канат, стоимость которого определялась до 5.000 руб.

„Нижегородский сборник“ 1870 г. дает персональный список 337 пароходов, плававших на Волге в 1869 г., составленный по сведениям начальника 3-й дистанции 2-го отделения V-го округа п. с., с оговоркой (в предисловии к „Сборнику“), что список не является полным и что уже во время печатания его число волжских пароходов, по проверке, определялось значительно большей цифрой. Детальное рассмотрение списка действительно убеждает, что в нем пропущены целиком даже крупные предприятия, как обе компании туерного пароходства.

Мы даем этот список в приложении, дополнив его некоторыми данными из других источников и расположив в более правильном алфавитном порядке.

Как можно видеть из сравнения списка с первым, с конца 50-х годов произошли значительные изменения в распределении пароходов по признаку принадлежности.

Самую большую группу, по прежнему, составляли акционерные общества и товарищества, обладавшие 148 пароходами, или 40,1% всего количества 369 судов, включенных в список. Кроме того, их пароходное имущество, несомненно, составляло самую лучшую и самую крупную по своей мощности часть волжского парового флота, которая с течением времени и завоевала ему всемирную известность.

Но уже одинакова с о-вами и т-вами была группа отдельных купцов, которым принадлежало 147 судов, или, 40% общего количества, при чем некоторые судовладельцы этой группы располагали довольно значительным флотом. Так, напр., купец Ненюков имел 7 пароходов, И. С. Колчин и бр. Каменские по 6, Дегтяревы и Милютины по 5, Блинов, Котельников, Кузнецов, Любимов, Тагунов и Чернов по 4 парохода и т. д. Небезынтересно отметить, что среди купцов-пароходчиков фигурирует целый ряд бывших „судовщиков“, вышедших из крестьян и, очевидно, с увеличением своих состояний записавшихся „в гильдию“. Таковы упомянутые выше Дегтяревы, Чернов, а также Кокурин, Константиновы, Красников, Полетаев, Сорокин, Тарасов, Четвергов и др.

¹⁾ В. Зверинский, стр. 239.

Далее шли в последовательном порядке: чиновники и, вообще, лица привилегированных классов (отмеченные в списке буквой г— „господин“), имевшие 50 пароходов (13,55%), крестьяне—с 18 пароходами (4,87%) и, наконец, ведомство путей сообщения—с 4 пароходами (1%).

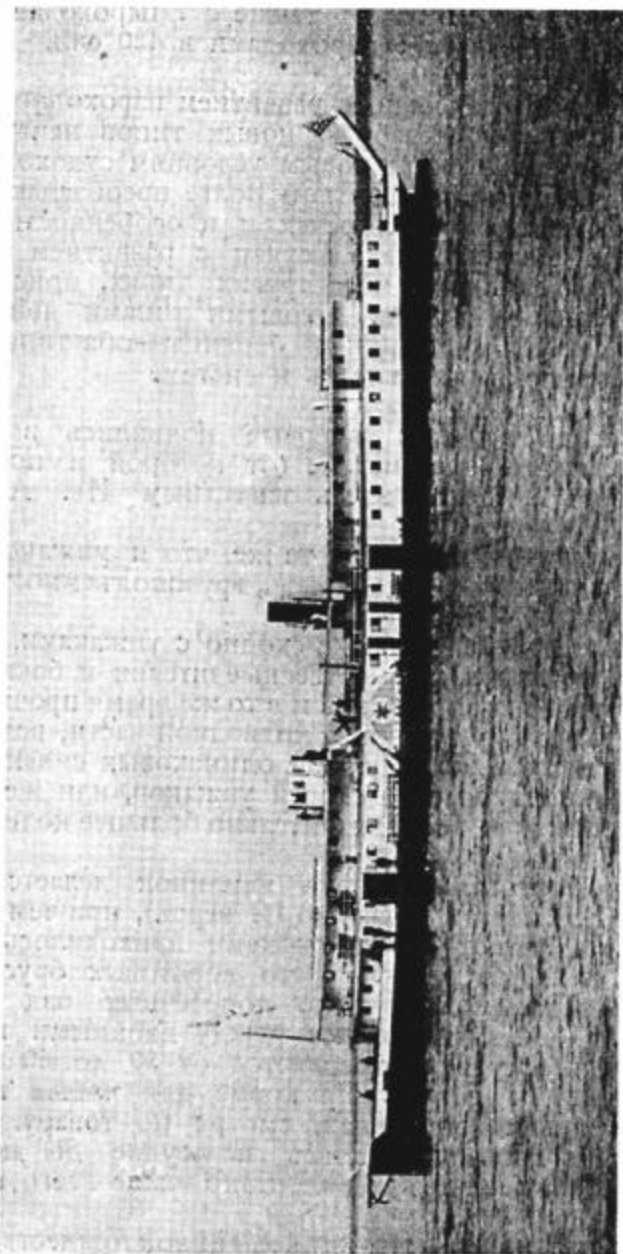


Рис. 130. Пароход „О-ва по Волге“ — „Государства“.

В крестьянской группе было также несколько человек из прежних „судовщиков“, среди коих Колотушкин, Лапшин и Ноздринский имели даже по 2 парохода.

Среди крупных акционерных предприятий на первом месте по составу парового флота стояло о-во „Самолет“, владевшее 34 паро-

ходами, общей мощностью машин в 2.830 номин. сил. За ним в последовательном порядке шли (не считая туерных компаний): о-во „Кавказ и Меркурий“, имевшее 19 пароходов, мощностью в 2.194 силы; „О-во по Волге“ с 16 пароходами в 2.410 сил; „Камско-Волжское пароходное о-во“ также с 16 пароходами в 1.532 силы; о-во „Дружина“ с 14 пароходами в 1.290 сил; о-во „Нептун“ с 7 пароходами в 720 сил; о-во „Вулкан“ также с 7 пароходами в 480 сил и, наконец, о-во „Лебедь“ с 6 пароходами в 420 сил.

Выработка новых типов непаровых судов.

Параллельно с развитием пароходного дела продолжалась выработка новых типов непаровых судов применительно к новым условиям судоходства и паровой тяги. На коренной, транзитной Волге преобладающим типом были баржи. На более мелких реках и в особенности в верховых волжских плесах и на системах, в связи с развитием грузооборота последних, сказалась нужда и в других типах, приспособленных к местным условиям плавания. Таковыми типами явились в расматриваемый период мариинки и берлины—оба типа преимущественно верховых волжских плесов и систем.

Мариинки впервые появились в 1867 г. на а) Мариинки. Мариинской системе (от которой и получили свое название), будучи введены здесь известным Ив. Андр. Милютиным.

Основные размеры маринок те же, что и унжаков: длина от 15 до 20 саж., ширина от 3 до 4 саж., грузоподъемность, на осадке 6—8 четв.; от 15 до 20 тыс. пуд.

Устройство их в общем также сходно с унжаками, но у некоторых маринок (чистого типа) — отвесные штевни и бока; кроме того, мариинки в общем легче унжаков и в то же время прочней, а главное отличаются лучшим образованием подводной части, вследствие чего гораздо легче унжаков на ходу: при одинаковых силах и скорости буксира мариинки идут много скорей унжаков, или же, при равной скорости, в них можно вести значительно большее количество груза, чем в унжаках.

Днище и бортовая обшивка маринок делается несколько толще (первое до 2 верш., вторая до 1½ верш.), при чем доски стенок располагаются так, чтобы между стыками приходилось по крайней мере три ряда цельных досок. Вместо воротовых брусьев кладутся иногда боковые кильсоны; число поперечных озд (бимсов) доходит до 17, и они закрепляются между двойными шпангоутами; железа на лучшие суда употребляется от 50 до 60 пуд. Образование носа и кормы острое. На корме для жилья команды ставится казенка; крыша временная, смотря по товару, по выгрузке которого разбирается, сохраняясь на судне до новой надобности. Конопатка пеньковая, водоотлив чаще всего производится насосами.

Во всем остальном конструкция маринок тождественна с устройством унжаков, но в большинстве случаев постройка их значительно чище. Состав команды также одинаков (см. рис. 131).

Главное место постройки маринок—гор. Череповец (местожительство И. А. Милютина) и Череповецкий уезд.

Стоимость постройки, в зависимости от чистоты ее и от размеров судна, колебалась в конце XIX века от 500 до 1.500 руб. Срок службы лучших судов продолжается до 8 лет.

б) Берлины. Если мариинка могла быть названа улучшенным унжаком, то другой вновь возникший тип грузового судна — берлина являлась дальнейшим усовершенствованием самой мариинки.

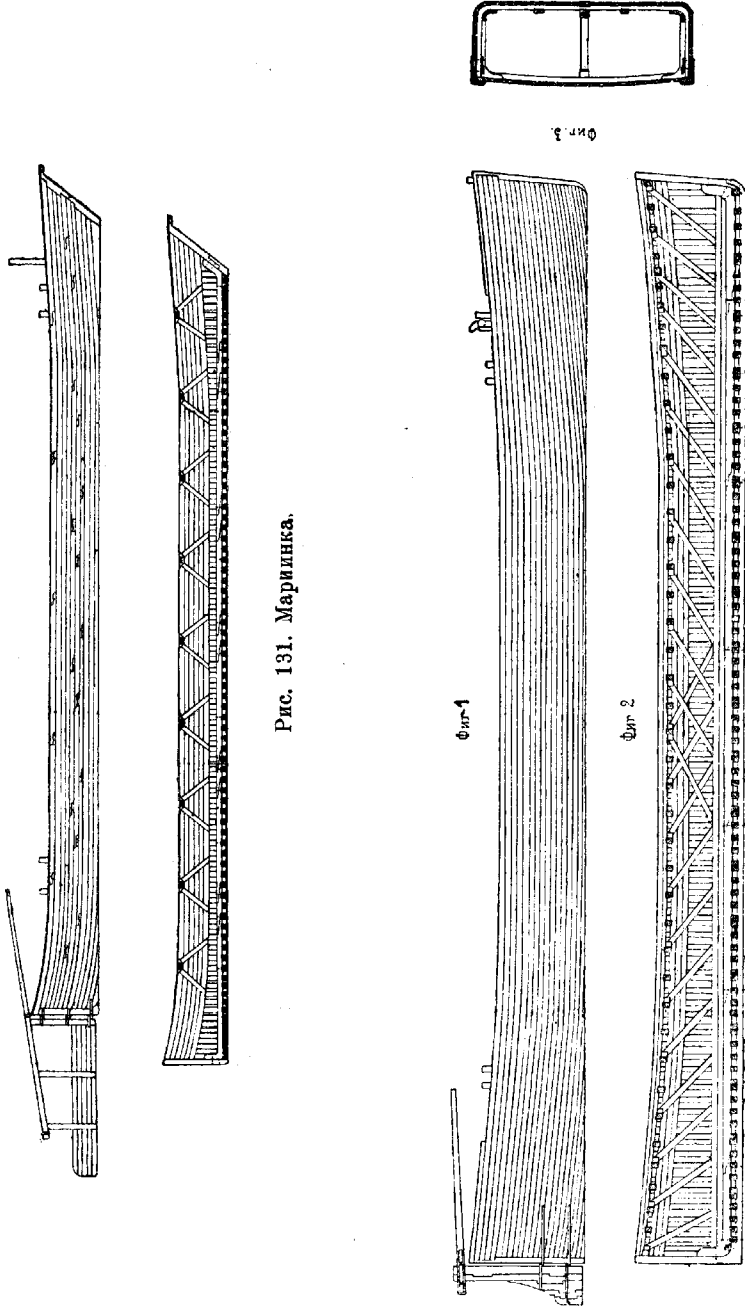


Рис. 131. Мариинка.

Рис. 132. Берлина.

Берлины (и более мелкие *берлинки*) были введены на Волге тем же предприимчивым И. А. Милютиным, с целью перевозить товары с верхней Волги в Петербург и Кронштадт прямым путем,

через озера Онежское и Ладожское, минуя обходные каналы, чем значительно сокращался путь по Мариинской системе. В этих целях берлины строились очень прочно: нередко с наружным, а если и внутренним, то сильно утолщенным против днищевой обшивки килем (лыжной), третними брусьями, двойными, положенными рядом кильсонами, прочными болтовыми креплениями, чаще раскосной или крестовой, реже арочной системы, и в палубных судах довольно многочисленными бимсами, располагаемыми на расстоянии около 3 фуг. один от другого. Железа на постройку берлины идет около 180 пуд. Наружные обводы берлин весьма сходны с обводами маринок, общий же внешний вид близко напоминает баржи (вернее полубаржи), от которых главным образом отличается форштевнем, несколько уклоненным наружу, и тем, что берлины часто, вместо палубы, имеют только баки и зонт. Внешнее сходство берлин с баржами таково, что существует особая группа баржей, называемая *берлинами баржевой конструкции*.

Размеры берлин первоначально были: длина по-ватер-линии от 10 до 20 саж., ширина от $2\frac{1}{3}$ до 4 саж., высота бортов в миделе от 1 до $1\frac{1}{2}$ саж., в носу же и корме до 2 саж., грузоподъемность от 9.000 до 27.000 пуд. Позднее, с увеличением размеров шлюзов, размеры судов бывали: до 24 саж. длины и до $4\frac{1}{2}$ ширины, при грузоподъемности до 38.000 пуд. (см. рис. 132).

Берлины начали строиться в Череповце, откуда их постройка распространилась по р.р. Шексне, Ковже, Андоге, Шумле и Мологе. Срок службы судов от 7—8 и более лет. Стоимость постройки от 1.200 до 1.600 руб.

Название *берлина* заимствовано от судов, широко распространенных по западным р.р. Днепру, Висле, Нареву и др. Однако конструктивной связи с этими судами волжские берлины не имеют: западные берлины скорее лодочного типа (с округленным дном), волжские же барочного (с плоским дном и прямыми бортами).

в) Шхуны.

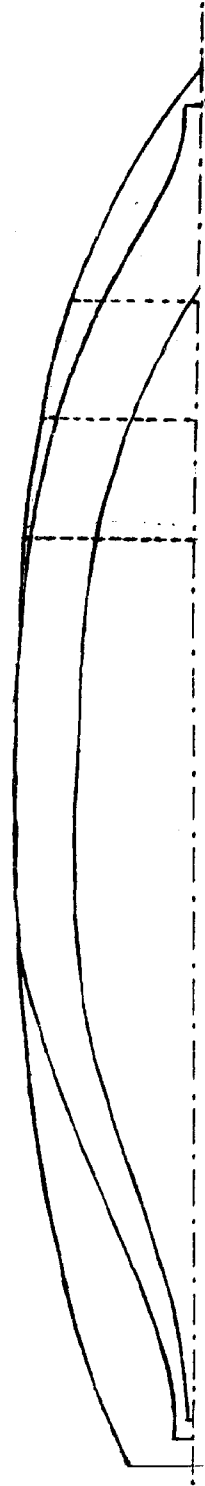
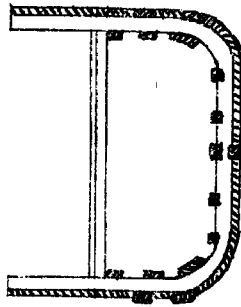
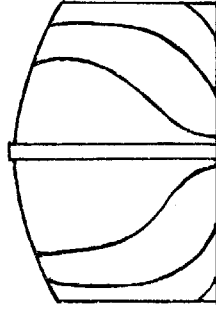
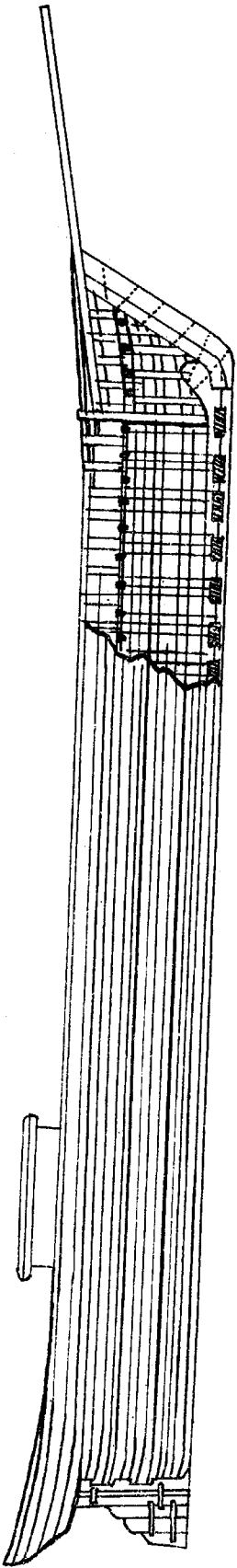
На коренной Волге в 60 гг. появились интересные суда, близко напоминающие по своей общей конструкции старые расшивы и получившие иностранное название *шхун*.

Шхуны, собственно говоря, суда морские и возникли у нас впервые на Белом море, где образцом для них послужили суда, выстроенные в 1843 г., по заказу правительства, в Або (в Финляндии). В каспийский бассейн они начали проникать только в 60 гг., при чем еще в 1862 г. их было здесь только две ¹⁾. Строились каспийские шхуны преимущественно на р. Оке и Волге около Нижнего-Новгорода и Балахны (а также в Астрахани); по выстройке обычно спускались с товарами до Астрахани и затем плавали по Каспию, заходя время от времени на нижнюю Волгу.

Размеры шхун были довольно разнообразные: от 10 до $21\frac{1}{2}$ саж. в длину и от 3 до $5\frac{1}{3}$ саж. в ширину; высота бортов от $1\frac{1}{2}$ до $2\frac{1}{2}$ саж., грузоподъемность от 8 до 30 тыс. пуд. на осадке от 7 до 16 фуг.

Шхуны (в отличие от расшив) — суда килевые, но (подобно расшивам) плоскодонные, только с весьма значительным закруглением подворотов и, при киле, с острым образованием носовых и кормовых шпангоутов, что придает судну больше остойчивости.

¹⁾ На Волге сохранилось сведение, что первая шхуна для Каспийского моря была построена по заказу Маркелла Никольского.



Bue. 133. Mayra



Киль—шириной в 12" и толщиной в 11"; днище из досок около 3—4".

Шпангоуты делаются иначе, чем на специально волжских судах; флортимберсы вырубаются отдельно из широких и толстых брусьев, нарезаемых на киль; к концам их, с обоих боков, приставляются двойные копани, укрепляемые между собою в полдерева, с сращиваниями, располагаемыми в перевязку, и, кроме того, соединяемые болтами и гвоздями.

Штевни устраиваются также двойные и оба с уклонами наружу, при чем уклон форштевня значительно больше, а вся носовая часть полнее кормовой.

Кильсонов обычно 5: один средний, размерами 12"×11", и четыре боковых (по два с каждой стороны), 10"×11", сращиваемые в перевязку и укрепляемые с килем и шпангоутами сквозными болтами.

Кроме того, для придания большей крепости судну кладутся на подворотах и несколько выше их двойные—внутренние и внешние—бархоуты, крепимые также болтами и вводимые концами в пазы, вынутые в штевнях, где прибиваются длинными гвоздями. Наконец, выше бархоутов кладется подбимсовый брус, после чего судно обшивается двойной—снаружи и внутри—ошвой, покрывается палубой, настилаемой на укладываемые приблизительно чрез каждые 0,75 саж. бимсы, размерами обыкновенно 8"×10", все тщательно проконопачивается, промазывается мастикой и смолиется.

На более крупных судах устраивают еще диагональные крепления по бортам, под конь подводят уклонные брусья и для лучшего скрепления бимсов с бортами ставят вертикальные кницы.

На палубе обычно устраивается казенка и устанавливаются две мачты. Кругом палубы, по бортам, проводятся глухие перила, укрепляемые на выводимом поверх палубы одном ряде двойных копаней топтимберсов. В перилах прорезается несколько наглухо закрывающихся дверей.

Управляются шхуны рулем, сравнительно небольшой длины. Водоотлив производится ручными насосами. Средний срок службы судов приблизительно 10 лет. Стоимость постройки в 90 гг. выразилась от 5.000 до 7.000 руб. (см. рис. 133).

Волжское пароходство в 70-е годы.

Общая характеристика судоходства в 70 гг. 70-е годы начались для волжского пароходства печально.

В 70-м году Поволжье постиг неурожай, и в связи с ним грузооборот Волги, выражавшийся в среднем за предыдущее десятилетие 1858—1869 гг. свыше 176 миллионов пуд., сразу упал до 166 миллионов. Среди пароходчиков началась паника, легко объяснимая, с одной стороны, недостаточно высоким культурным уровнем тогдашней судоходной среды, с другой—отсутствием в ней какого-бы то ни было единства и солидарности. Вся масса судовладельцев усиленно кинулась за грузами, фрахты были сбиты до небывало низкого уровня. За перевозку хлеба до Рыбинска брали

От Камышина	1-м рейсом	по 8—8½ к.,	2 рейсом	7½ к.
" Саратова	" "	6¾ "	—	—
" Ровного	" "	—	" "	6½ "
" Самары	" "	5	" "	" 4—5 " 1).

1) „Нижегор. сборник“ 1870 г.

Были случаи, когда от устья Камы до Нижнего везли груз по 1½ коп. с пуда.

Средняя ставка фрахта за навигацию даже на пассажирских пароходах выразилась всего в 7,96 коп. ¹⁾, а на буксирных не превышала 6,3 коп. ²⁾.

Вся серьезность положения судоходства будет особенно ясна, если сопоставить эту среднюю ставку с аналогичными цифрами предшествовавших лет, когда средняя ставка фрахта, как мы видели выше, даже за партионные грузы на тяжело-буксирных пароходах от Самары до Рыбинска не падала ниже 10,4 к. с пуда, а в 1869 г. достигала 12 к., фрахты же пассажирских и товаро-пассажирских пароходств были значительно выше, при чем разница их с буксирными достигала иногда 50—70%. Таким образом падение фрахта в 1870 г. по сравнению с предыдущим 1869 г. должно быть определено в среднем не менее, как в 100%.

Картина будет еще рельефнее, если привести сравнительные средние данные по отдельным рейсам товаро-пассажирских пароходств (между Самарою и Рыбинском) за 1869 и 1870 гг.:

Г О Д Ы.	Средние навигационные фрахты.				
	1-й рейс.	2-й рейс.	Летние рейсы.	Осенние рейсы.	Общий средний фрахт.
1869	17,0	14,0	10,0	8,0	12,0
1870	7,0	6,0	5,0	7,0 ³⁾	6,3

Как можно видеть, падение начало сказываться еще с конца навигации 1869 года, достигло своего апогея в начале навигации 1870 года и начало несколько выправляться только осенью этого года.

Почти все крупные, особенно специально-буксирные, пароходства закончили навигацию с убытком. Несколько лучше обстояло дело с перевозками пассажиров, в виду чего некоторые буксирные пароходства (как, напр., о-во „Нептун“) открыли пассажирские линии, используя для них свои очень мощные буксирные пароходы.

В последующие за 1870-м годы грузооборот Волги снова поднялся:

в 1871 г. он выразился в	189	милл. пуд.
„ 1872 „	179	„ „
„ 1873 „	186	„ „
„ 1874 „	183	„ „
„ 1875 „	184,5	„ „

В 1871 году повысились также и фрахты, дав среднюю ставку для товаро-пассажирских пароходств в 9,11 коп., но уже в следующем 1872 г. последняя снова упала до 7,98 коп. и, постепенно

¹⁾ Очерк 50-летней деятельности парох. о-ва „по Волге“.

²⁾ Борковский: „Торговое движение по Волжско-Мариинскому водному пути“, стр. 18.

³⁾ Там же и „Нижегор. сборник“ 1870 г.

понижаясь все больше и больше, достигла к концу периода (в 1879 г.) 5,98 к. ¹⁾: фрахт на партионные грузы от Самары до Рыбинска выражался в начале десятилетия в таких цифрах:

	в 1871 г.	в 1872 г.
для 1-го рейса	9,0 к.	7,0 к.
„ 2-го „	7,0 „	6,0 „
„ летних рейсов	6,0 „	5,0 „
„ осенних „	7,5 „	6,0 „
	в среднем . 7,4 „	6,0 „

В частности фрахт на хлебные перевозки в течение всех 70-х гг. ни разу не поднимался на расстоянии от Саратова до Рыбинска выше 12,2 коп. за пуд, а в последние два года десятилетия средние ставки его были такие:

Рейсы.	Годы.	Расстояние до Рыбинска, в верстах.				
		1.073	1.298	1.582	1.744	1.961
		Симбирск.	Самара.	Балаково.	Саратов.	Камышин.
		Средний фрахт, в копейках, за пуд.				
ПЕРВЫЙ.	1878	6,2	7,5	9,6	10,0	11,5
	1879	7,3	9,6	11,0	11,6	12,4
ВТОРОЙ.	1878	4,7	6,0	6,9	7,5	10,0
	1879	5,3	6,6	7,2	7,3	8,0
ОСЕННИЙ.	1878	7,0	9,0	9,8	10,5	10,0
	1879	5,7	7,1	7,7	8,3	8,0 ²⁾

Причинами падения фрахтов, кроме неурожаев, были: отчасти конкуренция железных дорог, сеть которых, с последовавшим предоставлением права участия в их постройке земствам и городам, быстро расширялась, захватывая и район Волги (в частности Тамбово-Саратовская ж. д., начатая постройкой в 1868 г.), главным же образом взаимная конкуренция самих пароходчиков.

Грузооборот Волги развивался очень медленно и при том с значительными колебаниями и перебоями, между тем строительство пароходов все продолжалось, хотя и не с той интенсивностью, как в 50-е и 60-е годы. Так, по всеподданнейшему докладу министра

¹⁾ Очерк 50-летней деятельности парох. о-ва „по Волге“.

²⁾ А. А. Клопов: „Отчет по исследованию волжской хлебной торговли в 1889 и 1890 гг.“.

путей сообщения за 1877 г., в десятилетие 1867—1877 гг. в волжском бассейне появилось 166 новых пароходов, в то время как в десятилетие 1857—1867 гг. их было построено 228.

Положение пароходства при вышеочерченных условиях получилось, вообще, очень тяжелое.

Многие отдельные пароходчики и даже крупные общества разорились и прекратили свое существование. Первым из них было о-во „Вулкан“, (ликвидир. в 1872 г.), за ним последовали „Нептун“, и „Камско-Волжское пароходное общество“. Последнее сначала распродало свои буксирные пароходы, оставив 5 пассажирских, но затем, в зиму 1874—1875 гг., продало и их, окончательно ликвидировав все дело. Целый ряд оставшихся предприятий был сильно поколеблен в своей устойчивости ¹⁾.

Даже наиболее устойчивые ветераны волжского пароходства— „Общество по Волге“ и „Самолет“ испытали в первой половине десятилетия некоторую депрессию, отразившуюся на их финансовых итогах и выдаче дивиденда акционерам, несмотря на вполне благополучные результаты чисто перевозочной работы. Подтверждение сказанному можно видеть из нижеследующих цифровых данных:

а) „О-во по Волге“:

ГОДЫ.	Число пароходов.	Количество перевезенн. пассажиров.	Количество перевезенн. грузов.	Общая выручка, в руб.	Общий расход, в руб.	Дивиденд, в руб.
1870	16	95.805	3.551.006	608.103	583.447	—
1871	„	107.118	4.187.866	748.830	593.260	—
1872	„	99.669	3.214.102	584.644	528.203	39.000
1873	„	93.818	4.588.944	604.839	540.463	31.200
1874	„	101.153	5.668.538	682.191	628.537	—
1875	„	114.192	7.448.423	909.844	675.606	97.500

б) О-во „Самолет“.

1870	37	402.476	—	926.948	798.796	—
1871	„	467.551	—	1.054.518	795.376	105.000
1872	„	453.221	—	1.000.970	834.118	60.000
1873	„	521.171	—	960.259	812.000	36.000
1874	„	581.479	—	1.015.903	857.356	42.000
1875	„	594.555	—	1.006.492	850.963	39.000

¹⁾ Тяжелое положение судоходства в этот период нашло себе отклик даже в волгарских песнях, из которых в одной отмечалось, как

„Дружина“ затужила,
„Польза“ по миру пошла.

Во вторую половину десятилетия „Самолет“ вполне справился с затруднениями. Уже в 1876 г. валовая выручка его превысила 1.250 тыс. руб., а в дивиденд было отчислено 105.000 р.; к концу периода выручка достигла почти 1½ милл., и в 1879 г. в дивиденд выдано 180.000 руб. Финансовое положение „О-ва по Волге“ также улучшилось, но не без прежних колебаний, вследствие которых и выдававшийся ежегодно дивиденд колебался от 109.200 руб. в 1876 г. до 39.000 руб. в 1877 г. и до 117.000 руб. в 1879 г.

Устойчивей всех оказалось о-во „Кавказ и Меркурий“, валовая выручка которого (по речному и морскому пароходству вместе) с 1½ милл. рублей в 1870 г. достигла к концу десятилетия почти 2-х милл., а дивиденд с 225.000, непрерывно возрастаая, дошел в 1878 и 1879 гг. до 630.000 руб.

Картина развития его операций в первую половину 70-х годов такова:

ГОДЫ.	Общая выручка, в руб.	Общий расход, в руб.	Дивиденд, в руб.
1870	$\frac{751.692}{1.109.213}$	1.561.770	225.000
1871	$\frac{946.053}{1.103.430}$	1.709.188	247.000
1872	$\frac{1.014.889}{1.136.478}$	1.861.078	225.000
1873	$\frac{1.028.548}{1.375.718}$	1.810.749	360.000
1874	$\frac{1.051.918}{1.159.144}$	1.784.957	360.000
1875	$\frac{1.192.754}{1.098.119}$	1.714.447	405.000

Меры выхода из
тяжелого положен-
ия: появление
пароходов амери-
канского типа.

Нужен был какой-нибудь, хотя бы временный, выход из создавшегося тяжелого кризиса, и таковой был в конце концов найден в усовершенствовании конструкции паровых судов, с введением нового, так называемого *американского* типа.

Первая мысль о введении на Волге „американских“ пароходов приписывается человеку, попавшему на Волгу уже в зрелые годы и сыгравшему крупную роль в волжском судоходстве, — Альфонсу Александровичу Зевеке.

Уроженец Курляндской губернии, Зевеке, по окончании мореходных классов, служил сначала штурманом, а затем шкипером на судах морского торгового флота, совершая плавание между Россией и Англией. Эта служба, при знании им немецкого и английского языков, дала ему возможность завести знакомства с иностранными судоходными деятелями и капиталистами, так пригодившимися ему

впоследствии, когда он встал во главе крупного судоходного дела на Волге. В конце 60-х годов Зевеке перешел на службу в Камско-Волжское пароходное общество на должность капитана парохода „Орел“, но, при своем образовании и широкой инициативе и энергии, быстро выдвинулся и, после нескольких перемещений (в том числе на Сормовский завод о-ва, на котором основательно изучил судостроительное дело), занял, наконец, пост управляющего пароходством.

Начало службы Зевеке на Волге совпало с тяжелым моментом для волжского пароходства и, в частности, для самого Камско-Волжского общества, дела которого сильно пошатнулись. Задумываясь над создавшимся положением, новый управляющий пришел к мысли, что если не единственной, то во всяком случае первой мерой для выхода из него должно быть обновление и усовершенствование флота о-ва, с применением в нем всех новейших достижений, а главное—с изменением самого типа паровых судов, дабы сочетать в них самым полным образом возможность одновременной максимальной перевозки и грузов, и пассажиров. В этих целях необходимо было добиться наибольшей грузоподъемности судов при наименьшей их осадке и наибольшей скорости хода при высших удобствах для пассажиров.

Самым подходящим к таким условиям типом судов был признан тип товаро-пассажирских пароходов, плававших в то время в Северной Америке, на р. Миссисипи. Выписав оттуда чертежи судов, Зевеке убедил правление Камско-Волжского общества, а затем и общее собрание акционеров, завести несколько пароходов „американского типа“—больших, двухдечных ¹⁾ или, как говорилось тогда у нас, трехэтажных судов, считая первым этажом трюм, вторым—палубу, отводимую (вместе с частью трюма) под груз, и третьим—специально пассажирский этаж, возводимый над палубой на легких фермах и колоннах.

За отсутствием у общества собственных средств на постройку пароходов, было решено заключить облигационный заем, который и был совершен Зевеке у английской фирмы „Форбес и К^о“ на сумму 60.000 стерлингов (600.000 руб.).

На полученные деньги были заказаны на Сормовском заводе Д. Е. Бенардаки (состоявшего крупным акционером Камско-Волжского общества) 3 парохода американского типа. Завод, управляемый в то время инженером К. М. Окуневым, приложил все старания к выполнению заказа, поручив его ближайшим образом голландскому инженеру Крейсу, инженеру А. Г. Некрасову и инженер-механику Окуневу, брату управляющего заводом. В 1871 г. первый пароход был готов и выпущен в плавание. Это было прекрасно сделанное железное судно, размерами в 265 длины и 42' ширины (без кожухов), с двумя, построенными на петербургском заводе Берда, разнотипными машинами системы Compound, общей мощностью в 250 индикаторных сил, поднимавшее неслыханное до того времени для пассажирского парохода количество груза—до 30 тысяч пудов. Внутренняя отделка парохода была роскошна: просторные и светлые каюты, с проведенной в каждую водой и паровым отоплением, поражали чистотой, удобствами и изяществом своего устройства; стены великолепного салона, расположенного в середине между I и II классами, были покрыты картинами из перламутровой

¹⁾ Двухпалубных,—от англ. deck—палуба.

инкрустации (с английских фаянсовых заводов), с красиво сделанными вензелями фирмы и названием парохода—; такие же вензеля украшали и всю посуду богато обставленного буфета парохода. Широкая крытая терраса, окружавшая весь пассажирский этаж, представляла чудесное место для прогулок и отдыха пассажиров. Даже помещения III класса, расположенные в задней, кормовой половине пассажирского этажа, представляли удобства, каких не было ни в одном из

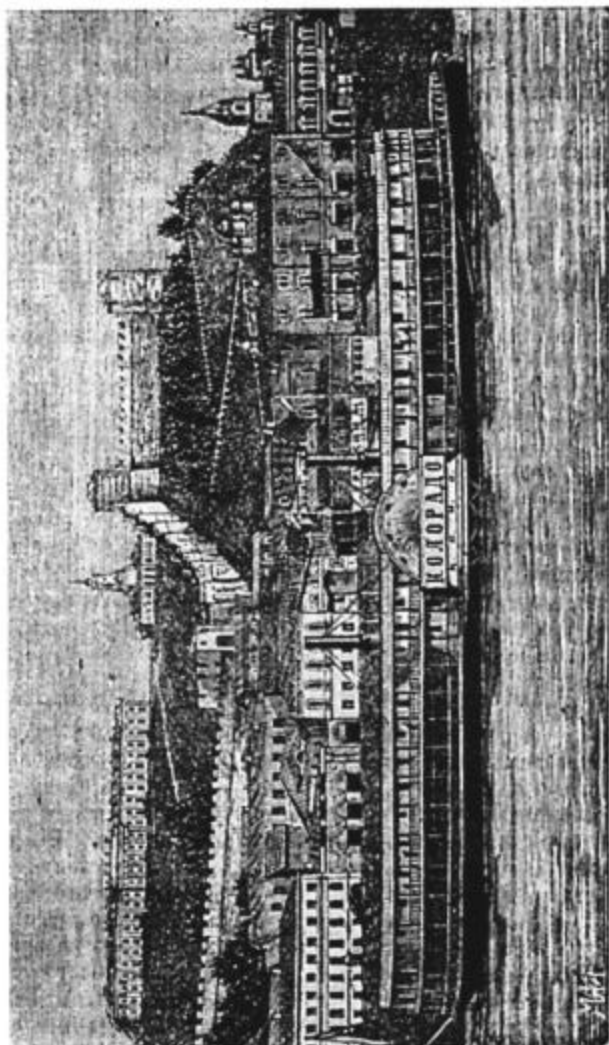


Рис. 134. Пароход „Колорадо“ (б. Переворот).

других пароходств: каждый пассажир имел отдельное спальное место и мог пользоваться крытой галлереей.

Инициатор постройки парохода А. А. Зевеке, справедливо полагая, что появление его на Волге должно составить своего рода эру и внести в волжское паровое судостроение капитальные изменения, дал ему название „Переворот“, которое пароход и носил до 1876 г., когда был переименован в „Колорадо“, а еще позднее— в „Ориноко“ (см. рис. 134).

В следующем за постройкой „Переворота“ 1872 г. вышли на Волгу два остальные парохода американского типа, получившие названия „Миссисипи“ и „Н. Бенардаки“ и представлявшие собой по внешнему виду и внутренней отделке полное подобие „Переворота“, но были несколько длиннее его (по 280' каждый), поместительнее с грузоподъемностью до 35 тыс. пуд. на осадке в 11 четв. и с машинами системы Корлис, сделанными в Нижнем же Новгороде по чертежам жившего здесь инженера-англичанина Вильямса (Василия Ивановича) Джонса (см. рис. 135).

Скорость хода пароходов была до 15 верст в час вниз по течению и до 12 верст вверх, при чем пароходы сжигали 9—10 пятаков (т. е. 15—17 куб. саж.) дров в сутки.

Стоимость судов выразилась: „Переворота“ в 180.000 руб., „Миссисипи“ и „Н. Бенардаки“ (обоих вместе) в 340.000 руб.

Тремя своими „американцами“ (как окрестили на Волге новые пароходы) Камско-Волжское о-во открыло с весны 1872 года правильную товаро-пассажирскую линию между Нижним-Новгородом и Астраханью, с отправлением один раз в неделю и скоростью движения—вниз до Астрахани (при продолжительных остановках на пристанях для забора грузов и топлива) в течение 5 суток и 22 часов, а вверх до Н.-Новгорода (с такими же остановками) в течение 7 суток и 18 часов, при простоях в обоих конечных пунктах по трое суток.

В то же время о-во заказало на Николо-Абакумовском заводе Журавлева, близ Рыбинска, четвертый пароход американского типа, названный именем директора о-ва и горячего сторонника новых пароходов С. В. Миклашевского, при чем Журавлев одновременно выстроил однотипный пароход и для себя самого, назвав его „Ниагарой“ и отдав с навигации 1873 года в арендное содержание тому же Камско-Волжскому обществу (см. рис. 136).

Однако, усилия Зевеке не спасли подорванного положения общества: в конце 1873 г. оно не смогло уже оплатить Журавлеву „Миклашевского“, а в зиму 1874—1875 года совершенно ликвидировало свою деятельность и прекратило существование, при чем все „американские“ пароходы перешли к фирме „Форбес“ и Журавлеву за долги по их постройке.

Сошел временно со сцены и А. А. Зевеке, занявшийся посредническими торговыми операциями с английскими фирмами и вскоре уехавший совсем в Англию.

**Пароходство
Зевеке.**

Но пробыл он там недолго и, благодаря своей предприимчивости и организаторскому таланту, вернулся в конце 1875 г. на Волгу уже полным хозяином большого пароходного дела. Он близко сошелся в Англии с фирмой „Форбес и К^о“ и взял у ней „Переворот“ (переименовав его в „Колорадо“), „Миссисипи“ и „Н. Бенардаки“ в арендное содержание на 10 лет на очень выгодных условиях: с платой по 55.000 руб. в год за все три парохода, начиная с 1876 г., и правом, по истечении срока аренды, приобрести пароходы в собственность всего за 120.000 руб. Вдобавок Зевеке арендовал также двух „американцев“ Журавлева — „Миклашевского“ (которого переименовал в „Миссури“) и „Ниагару“—и с 1-го июня 1876 г. открыл пятью названными крупными пароходами плавание между Нижним и Астраханью, с двумя отправлениями в неделю. Хороший организатор и умный практический человек, он ввел при этом в дело ряд

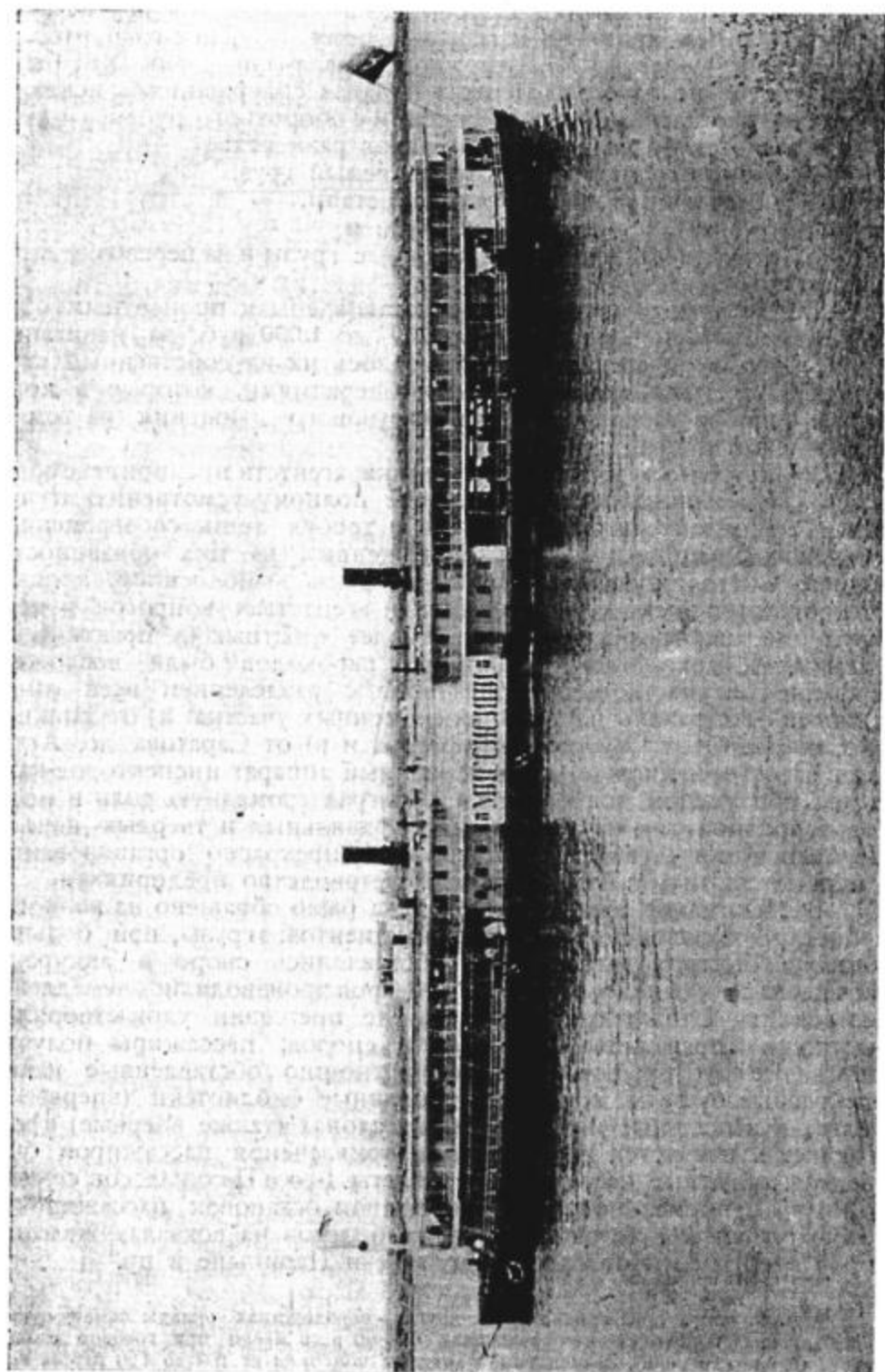


Рис. 135. Пароход „Массачусетт“.

начинаний, оказавшихся очень рациональными и выгодными как для самого предприятия, так и для его клиентов. Умело подобрав своих сотрудников, он обеспечил их значительно лучше, чем другие пароходства ¹⁾, и тем привязал к себе и своему делу, как говорится, не за страх, а за совесть. Местные агентства были сданы как бы на откуп, состоя не на определенных окладах содержания, а исключительно на процентном вознаграждении с оборотного рубля, в одинаковых для всех более крупных пунктов размерах:

5% с чистого фрахта за отправляемый груз,

5% с пассажирской выручки пристани,

2% с фрахта за приходящий груз и

3% с рубля за военные и казенные грузы и за перевозку воинских чинов.

Для мелких пристаней были установлены к процентным отчислениям приплаты в размере от 700 до 1.000 руб. за навигацию. Кроме того, всем агентствам разрешалось на их собственный страх и риск заниматься комиссионными операциями, которые в конце концов способствовали развитию грузового движения на том же Зевекинском флоте.

Во внутреннюю жизнь и распорядки агентств предприятие совершенно не вмешивалось, предоставляя полному усмотрению агентов даже установление штатов агентств и требуя лишь своевременного и точного выполнения всех возложенных на них обязанностей. В целях постоянного наблюдения за этим выполнением, а также быстрого разрешения возникающих в агентствах вопросов и недопониманий, на трех лучших и наиболее опытных (в практических вопросах судоходства) командиров пароходов были возложены обязанности участковых инспекторов, с разделением всей линии Нижний—Астрахань на три инспекционных участка: а) от Нижнего до Самары, б) от Самары до Саратова и в) от Саратова до Астрахани. Этот оригинально организованный аппарат инспекторов-капитанов, при умелом подборе людей, сыграл громадную роль в постановке предприятия на практически правильных и твердых началах. Не мало помогли в этой постановке и прекрасно организованные с первых же шагов бухгалтерия и счетоводство предприятия.

Все внимание руководителей дела было обращено на возможно полное удовлетворение интересов клиентов: грузы, при большом тоннаже быстроходных судов, доставлялись скоро и аккуратно; расчеты за случаи недостач и порчи товаров производились немедленно, без всяких осложнений; возникавшие претензии удовлетворялись быстро и справедливо, без суда и споров; пассажиры получали небывалые до тех пор удобства: роскошно обставленные каюты, прекрасные буфеты, хорошо подобранные библиотеки (впервые на Волге), музыкальные инструменты в салонах (также впервые) и т. д. Позднее в целях тех же удобств и привлечения пассажиров были введены обратные пассажирские билеты I-го и II-го классов со скидкой 10% с нормальной цены и с правом остановок пассажиров на промежуточных пристанях, продажа билетов на вокзалах железных дорог в Нижнем-Новгороде, Саратове и Царицыне и пр.

¹⁾ Так, напр., в то время, как в других пароходствах оклады командиров на пассажирских пароходах не превышали 60—80 р. в месяц при готовом столе из буфета (5 блюд в день), Зевекинские капитаны получали от 100 до 120 руб. и, кроме того, в течение навигации столовых по 35—40 руб. в месяц. Все остальные оклады, вплоть до нижних команд и матросов, были соответственно выше, чем в других предприятиях.

И усилия предприятия увенчались полным успехом с первых же шагов его деятельности.

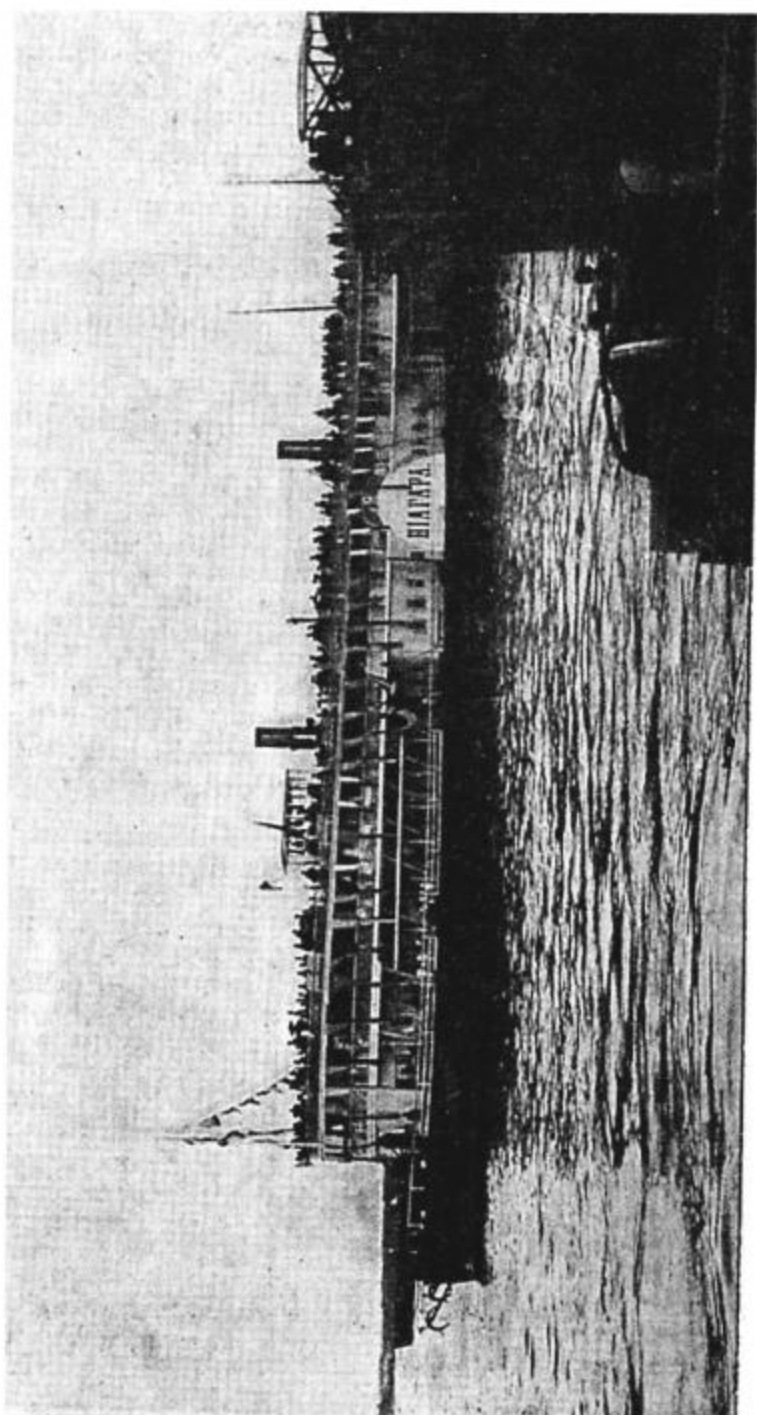


Рис. 136. Пароход „Ниагара“.

Несмотря на позднее начало навигационной работы и крупные организационные издержки, первый год дал энергичному предпринимателю около 33.000 руб. чистой прибыли, а полная навигация

следующего 1877 г. превзошла своим успехом все ожидания и определенно поставила новое пароходство на твердые ноги. Пароходы Зевеке „ломались“ от пассажиров, с одной стороны, из состоятельных классов общества, особенно дороживших получаемыми удобствами, с другой стороны—из беднейших масс, для которых впервые на Волге был введен IV класс с минимальной, артельной таксой и все-таки также с сравнительными удобствами. В то же время и предложение грузов к перевозке, несмотря на повышенные фрахты по сравнению с другими пароходствами, вследствие аккуратности и внимания к кладчикам, было так велико, что собственный флот пароходства не мог справиться с ним, и Зевеке пришлось арендовать несколько чужих буксирных пароходов и баржей.

По окончании третьей навигации, 1878 года, Зевеке, начавший свое дело без всяких собственных средств („с двугривенным в кармане“, как он выражался сам), имел уже чистого капитала до 500 слишком тыс. рублей.

Навигация 1879 года была менее удачна для всех крупных волжских пароходств вследствие быстрого спада высокой весенней воды и наступления мелководья, продолжавшегося с половины июля до сентября. От Н. Новгорода до Шеланги ¹⁾ образовалась почти сплошная цепь перекатов, в плесе Богородск—Новодевичье было только 9 четв. Пароходы должны были идти с паузками, разгружаясь на перекатах, а крупные даже и с малым грузом доходили только до Шеланги. Все это отражалось особенно неблагоприятно на пароходстве Зевеке, работавшем исключительно крупными пароходами и не имевшем своих мелких судов. К тому же один из его пароходов („Н. Бенардаки“) на целых 1½ месяца выбыл из строя вследствие поломки вала. Однако, в конечном счете, и навигация 1879 года дала пароходству прибыль до 80 тыс. руб. Во всяком случае положение пароходства в ряду других крупных пароходных фирм на Волге было прекрасно.

Другие крупные пароходные предприятия в 70 гг. Инициативу введения на Волге пароходов „американского типа“ оспаривает у Камско-Волжского пароходства и А. А. Зевеке о-во „Кавказ и Меркурий“, командировавшее даже в конце 60-х годов для детального ознакомления с новыми судами своего управляющего речным флотом и главного инженера в Америку. Но, интересуясь больше пассажирским делом, о-во „Кавказ и Меркурий“ решило первоначально построить, в виде опыта, специально-пассажирский пароход американского типа, главными достоинствами которого была бы быстрота хода и удобства для пассажиров.

Корпус парохода (размерами 270 × 30 фут.) и машина были заказаны в Бельгии, на заводе Коцкериль, все же остальные работы по постройке были выполнены в собственных мастерских о-ва в Спасском затоне.

Пароход, выпущенный летом 1870 г. и получивший, с особого разрешения, название „Император Александр II“ (смотри рис. 137), был отделан с поражающей роскошью и внутри, и снаружи ²⁾ и

¹⁾ В 30 верстах выше Кавани.

²⁾ „Издали точно изящная мраморная вилла, плывущая к нам со всеми своими балконами и карнизами“,—говорит о нем В. И. Немирович-Данченко в своем описании поездки по Волге (в 1877 г.). Внутреннее же устройство описывается очевидцем таким образом: „Всюду видна была лакировка парохода, красное дерево, бронза, плюш и ковры, инкрустация, зеркальные залы и пр. Также роскошно были отделаны и все

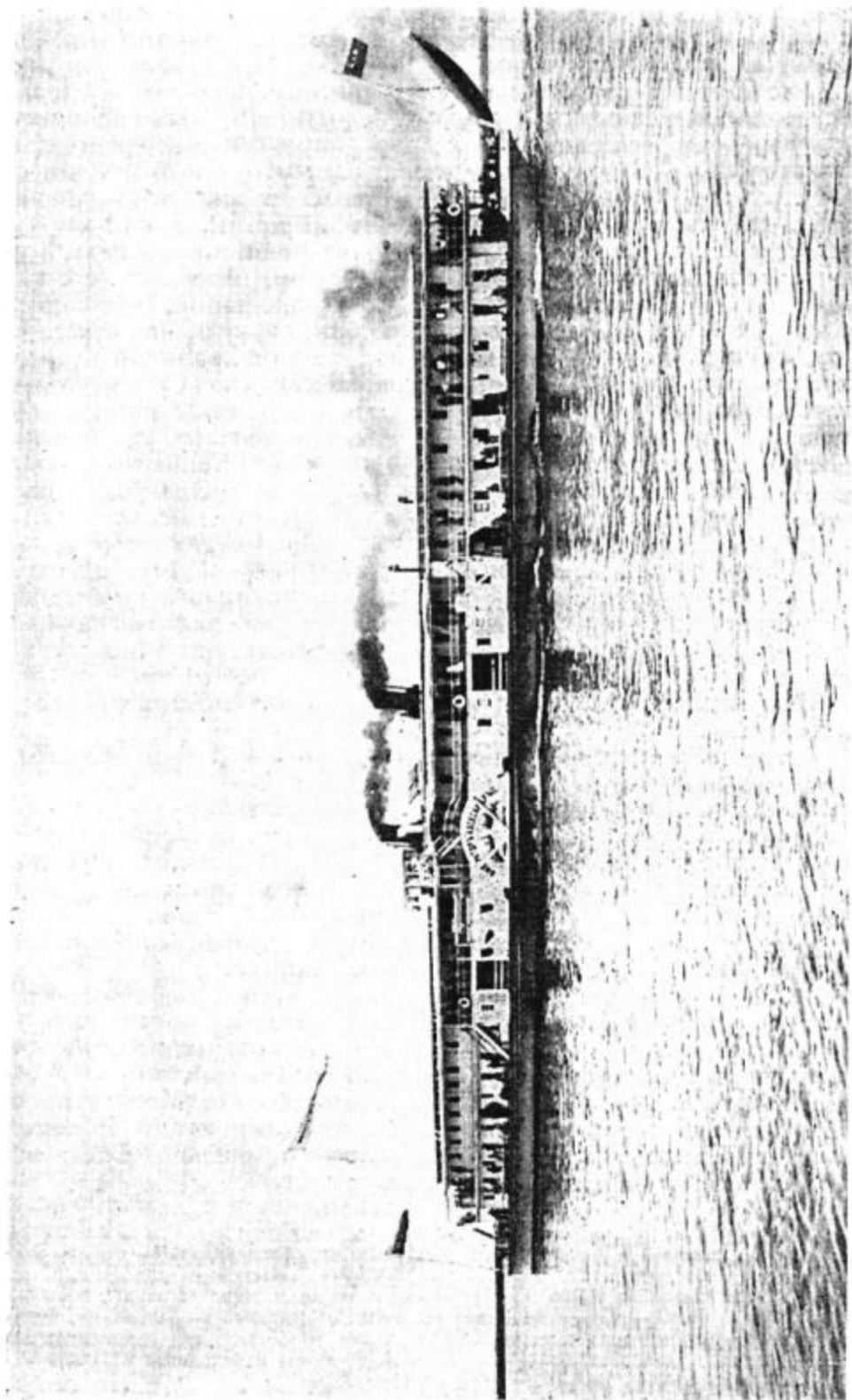


Рис. 137. Первый легко-пассажирский парход „американского типа“ — Имп. Александр II* О-ва „Кавказ и Меркурий“.

обладал такой быстротой хода, какой волжские пароходы не знали не только до него, но даже и после. Однако, в погоне за этой быстротой и в связи с тем легкостью парохода, верхний (пассажирский) этаж его был сделан несколько жидким, а крепления слабыми, вследствие чего пароход получился тряским, и обществу только впоследствии удалось исправить этот недостаток. Пассажировместимость парохода была до 1.000 человек,—при чем в верхнем этаже были расположены только помещения первого и второго классов (I-й в носу и II-й в корме), третий же класс перенесен на нижнюю палубу,—за то грузоподъемность судна не превышала 14—18 тыс. пуд. Это последнее обстоятельство, при огромном потреблении большими „американцами“ дров на топливо (до 10 пятериков в сутки), делало пароход менее выгодным для эксплуатации, чем товаропассажирские пароходы этого типа, и общество временно отказалось от дальнейшей их постройки, перейдя на тип, принятый Камско-Волжским обществом. Но при этом оно ввело в свои суда некоторые изменения и усовершенствования, сделав их более легкими по конструкции и машинам, а потому и более быстроходными, главное же—с значительно меньшей осадкой, чем пароходы Камско-Волжского о-ва. В конце 70-х годов „Кавказ и Меркурий“ имел уже 4 таких парохода, грузоподъемностью от 30 до 35 тыс. пуд. каждый: „Александр Невский“, „Димитрий Донской“, „Петр Великий“ и „Екатерина II“, которыми и заменил свои срочно-буксирные пароходы (см. рис. 138). Одновременно общество приступило к постепенной смене устаревших машин на своих судах новыми, для ознакомления с которыми специально командировало своего главного инженера на английские и бельгийские заводы ¹⁾.

Остальные крупные пароходные общества пока не пошли за новаторами.

Старейшее из них—„Общество по Волге“—в течение 70-х годов не построило ни одного нового парохода ²⁾.

О-во „Самолет“ продолжало увеличивать свой флот, хотя и не в таких размерах, как раньше, но упорно держалось старого типа—однодечных судов, лишь регулярно обновляя и улучшая их устройство. Немало помогло упорядочению дела учреждение обществом особой должности управляющего пароходством, с местопребыванием в Твери (а позднее в Нижнем-Новгороде), для непосредственного заведывания судоходными операциями.

В результате всех этих мероприятий финансовое положение общества окончательно упрочилось: еще в 1869 г. оно уплатило все свои частные долги, а в 1878 г. погасило и облигационный заем, выпущенный в тяжелый период середины 60-х годов.

Одновременно с тем о-во прекратило работу на Мологе, продав все свое мологское предприятие весьегонскому купцу Ефремову, который впервые на Мологе организовал правильное ежедневное сообщение между Рыбинском и Весьегонском.

пассажирские каюты I и II классов... В общем зале «Александра II» стояли ряды, была библиотека и читальный стол. Не был при этом забыт и III класс, в котором устроены были каюты и пр. При всем этом еще на пароходе имелись ванны, роскошная кухня, буфет и пр. Проехать на «Александре II» от Нижнего до Астрахани, куда он совершал свои рейсы через каждые две недели раз, доставляло для пассажиров парохода несказанное удовольствие (Г—ч Г—ч: „К 50-летию пароходства на Волге“).

¹⁾ „Кавказ и Меркурий 1858—1908 г.“ Стр. 25.

²⁾ „Очерк пятидесятилетней деятельности парох. „о-ва по Волге“. Спб. 1896 г. Стр. 9—10.

По коренной Волге „Самолет“ имел в 70-годах ежедневные отправления в плесе Тверь—Н.-Новгород и 6 отправлений в неделю от Нижнего в низовые плеса: 2 до Саратова, 2 до Царицына и 2 до Астрахани.

Новые акционерные пароходные предприятия. Из новых акционерных пароходных предприятий в 70 гг. возникло два: а) товарищество под фирмой „Волго-Невское буксирное пароходство“ и б) „Товарищество туерного пароходства по реке Москве“.

Первое образовалось 24 сентября 1877 г. из частного пароходного предприятия череповецких 1-й гильдии купцов Ивана и Ва-

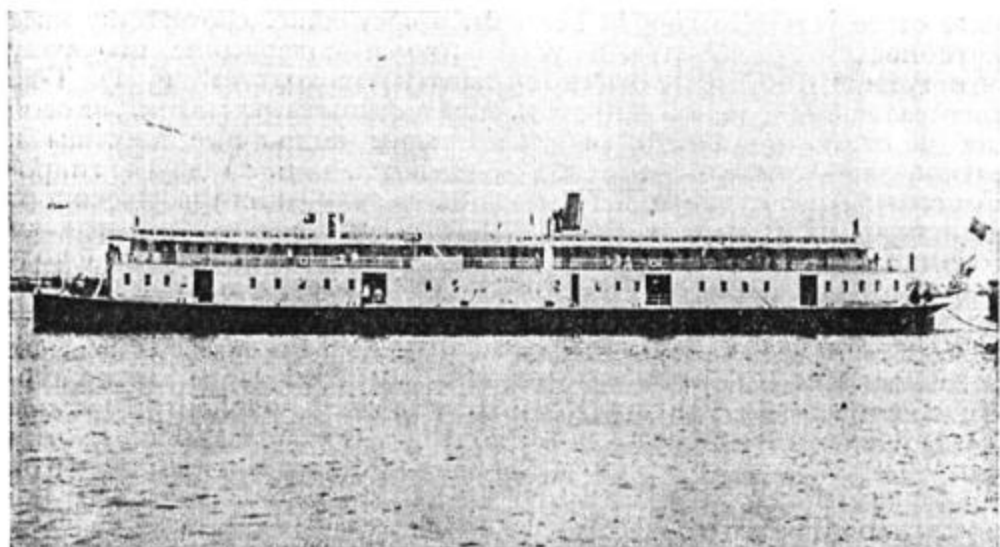


Рис. 138. Товаро-пасс. пароход „американского типа“—„Импер. Екатерина II“ о-ва „Кавказ и Меркурий“.

силия Андреевичей Милютиных, работавших на Волге, Шексне и Свири и вошедших всем своим флотом и судоходным имуществом в новую организацию. Учредителями товарищества были оба брата Милютины и череповецкий же 1-й гильдии купец Петр Степанович Савин. Т-во ставило себе целью „содержание пароходо-судоходного движения по р. Волге, ее притокам и Мариинскому водному пути от Рыбинска до С.-Петербурга и Кронштадта“ (§ 1-й устава т-ва), имея в виду „производить ускоренным способом доставку грузов и судов по р. Волге с притоками, озерам Белому, Онежскому и Ладожскому и по Мариинскому водному пути, за исключением каналов, посредством правильно устроенного буксиро-пароходного движения, а в тех местах, где таковое движение невозможно, посредством других способов движения судов“ (§ 2). Основной капитал т-ва определялся в 1.200.000 руб., разделенных на 1.200 паев, по 1.000 руб., каждый (§ 26). Местопребывание правления назначалось в Петербурге¹⁾.

Руководимое таким опытным и уважаемым судоходным деятелем, каким был И. А. Милютин, т-во начало работать с полным

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. ЛЦ, № 57.728.

успехом и уже в 1879 г. увеличило свой капитал до 2 милл. руб.¹⁾ Главным районом работы т-ва были верхняя Волга, где оно соперничало с „Самолетом“, имея ежедневные пассажирские отправления до Нижнего-Новгорода, и Мариинская система.

Товарищество московского туерного пароходства было учреждено в 1873 г. в связи с „высочайшим утверждением“ 23 января этого года данной коллеж. ассес. Николаю Николаевичу Гурьеву и гвардии полковнику Алексею Алексеевичу Зубову, в качестве учредителей, „концессии на устройство на реке Москве подпорных плотин и шлюзов и на учреждение туерного пароходства“.

Согласно устава, целью т-ва являлось „приведение Москвы-реки, от ее устья до города Москвы, в состояние, соответствующее потребностям судоходства, и устройство и содержание по этому пути туерного по металлическому канату пароходства“ (§ 1). Т-во обязывалось, на условиях и в сроки, определенные его уставом, „на свой счет и страх, построить на реке Москве подпорные плотины и шлюзы, равно производить (под надзором м-ва п. с.) другие гидротехнические работы и приспособления, на основании утвержденного министерством п. с. технического проекта, устроить между городами Коломною и Москвою туерное по металлическому канату пароходство и содержать как гидротехнические сооружения, так и пароходство в постоянной исправности“ (§ 2), охраняя сооружения, а также и бичевник реки, от ледохода и подмыва и поддерживая их своевременным ремонтом и перестройками (§ 8). При этом „прокладка металлического каната и ход туерных пароходов не должны (были) препятствовать свободному ходу судов, не пользующихся этим пароходством, а идущих по прежнему порядку бичев(н)ой тягой или за не принадлежащими т-ву буксирными пароходами“ (§ 8). Все работы по улучшению реки т-во обязывалось выполнить не позднее, как в 3 года со дня утверждения концессии (§ 6), и в таком виде, чтобы на всем протяжении реки от г. Москвы до устья „могли плавать суда и при меженней воде с осадкою не менее пяти четвертей“ (§ 7). В этих целях было „предназначено устроить на первых 120 верстах от Москвы, где река имеет главное падение в 52 фута, 7 запруд, посредством подпорных разборчатых плотин („по системе Пуара“), высотой от 7¹/₂ до 8 футов и с камерными шлюзами для обхода этих плотин (Технич. записка т-ва). Складочный капитал т-ва определялся „в 2.000.000 металлических рублей“ и образовывался выпуском: а) 2.680 негарантированных правительством акций, в 500 р. каждая, всего на сумму 1.340.000 руб., и б) негарантированных же правительством облигаций на сумму 660.000 руб., разрешаемых к выпуску по употреблении в дело всего паевого капитала (§ 19) и реализованных в кредитных рублях на сумму 2.352.000 руб.

За провоз грузов по улучшенному пути устанавливалась на срок 40 лет плата: при пользовании туерами и грузовыми судами т-ва до 4¹/₂ коп. с пуда, смотря по роду перевозимых товаров, с „ответственности т-ва за всякое несчастье, происшедшее от его неосторожности“; за пользование одними туерами, при грузовых судах кладчика, не свыше 3 коп. с пуда. За провоз товара, нагруженного на участках реки между плотинами, плата назначалась „по соразмерности пройденного пути“. Наконец, за пользование улучшениями пути для судов, не являвшихся собственностью т-ва, устанавливалась

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. IV, № 60.363.

плата от $\frac{1}{10}$ до $\frac{1}{4}$ коп. с пуда (§§ 8, 9, 10 и 12 устава). Кладь, принятая т-вом для перевозки, должна была доставляться срочно — не

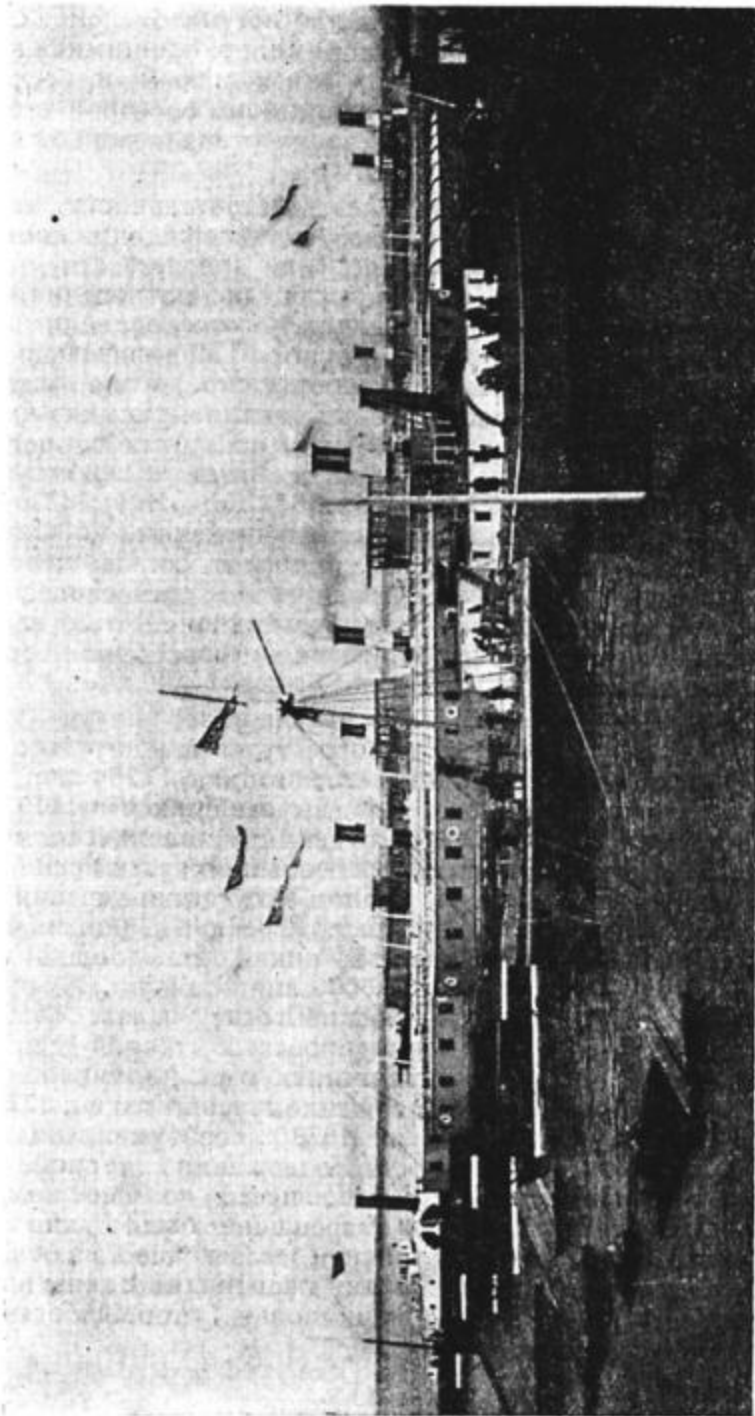


Рис. 138. Паровой флот У. С. Курбагова.

позднее 5 суток со дня приема, в противном случае о-во платило неустойку в размере 10 руб. в день с каждой барки (§ 9).

По прошествии 20 лет со дня окончания работ по устройству пути правительство имело право „во всякое время выкупить предоставленное т-ву право судоходного сбора“ по особой оценке, основания которой устанавливались уставом (§ 38). По истечении всего концессионного срока правительство вступало „немедленно и бесплатно“ во владение всеми сооружениями, относящимися к улучшенному судоходству, с тем, чтобы плотины, шлюзы и все сооружения предприятия, а также устроенный т-вом береговой телеграф, с принадлежностями, были сданы в казну в надлежащей исправности (§ 39)¹⁾.

Взятая т-вом задача оказалась в действительности трудней, чем оно ожидало, и начатые тотчас по утверждении концессии работы могли быть закончены, вопреки обязательству, только к октябрю 1877 года, когда были открыты для пользования 6 плотин со шлюзами²⁾—таких размеров, каких до того времени не было не только в России, но и во всей Европе. Первоначально исчисленного капитала также оказалось недостаточно, и т-во вынуждено было заключить ряд последовательных займов, сумма которых к концу 1878 года составила 2.119.263 руб., не считая процентов и комиссионных, которых narosло на то же время 981.634 руб. Все расходы т-ва выразились на 31 декабря 1877 г. в 5.011.487 руб., из коих 2.930.115 руб. пошли на устройство сооружений, 1.504.486 руб. на разные расходы—организационные, проценты по займам и пр.—и 576.886 руб. на покупку семи туеров и металлического каната. В свою очередь правительство, входя в положение т-ва, увеличило срок, на который ему было предоставлено право сбора с судов и грузов, проходящих через шлюзы, до 50 лет³⁾.

В первый же год по открытии улучшенного пути (1878) по нему прошло до 10¹/₂ милл. пуд. разного груза и, кроме того, свыше 120 т. шт. леса⁴⁾, но вырученных т-вом за навигацию 90.254 р. не хватило на оплату эксплуатационных расходов, выразившихся в 110.113 руб. В то же время первый опыт туерной тяги по металлическому канату показал полную непригодность ее в шлюзованной части реки Москвы при образовавшемся здесь почти полном отсутствии течения и при крайней узости и извилистости фарватера реки,—в почти стоячей воде получила большие преимущества конная тяга: лошадь повела, вместо прежних 800—815 пуд., до 2.000 слишком пуд., и стоимость конной взводки от Коломны до Москвы сразу упала с 2,5 коп. до 0,5—0,6 коп. за пуд. Туерам конкурировать с такой дешевой тягой было невозможно, и в первую навигацию т-во получило от них всего 1.367 руб. при расходах на содержание туерной тяги в 32.304 руб. В виду этого т-во в декабре того же 1878 г. возбудило ходатайство об освобождении его от обязанности содержания туерной тяги и о разрешении ликвидировать все относящееся до нее имущество во избежание бесполезных затрат. Разрешение было дано только в 1880 г.⁵⁾, после чего 4 туера были переделаны т-вом на буксирные пароходы и вместе с двумя купленными пароходами сданы в аренду, а затем и проданы А. И. Череп-Спиридовичу, который организовал

1) П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XLVIII, № 51.805.

2) В Перерве, Веседе, Андреевке, Софьино, Фаустове и Северске.

3) П. С. З. Р. И., собр. 2, т. LV, № 57.792.

4) Всеобщ. отчет по ведомству п. с. за 25 лет, с 19 февр. 1855 г. по 19 февр. 1880 г. Спб. 1880 г. стр. 22.

5) П. С. З. Р. И., собр. 2, т. LV, № 60.144.

ими (один из первых) буксирное пароходное сообщение по р. Оке¹⁾.

После продажи туеров эксплуатационные расходы т-ва сократились, и, несмотря на некоторое уменьшение перевозок по шлюзованной Москве-реке в первой половине 80-х годов, у т-ва начал получаться излишек доходов над эксплуатационными расходами, колебавшийся от 20 до 32½ тыс. руб. за навигацию. Однако этих средств оказывалось недостаточно на покрытие не только долгов т-ва, но даже и одних процентов и комиссии по ним, размер которых с 981.634 руб. 1878 года возрос к 1 января 1886 г. до 2.856.900 руб. при неизменной в 80-х годах сумме капитального долга в 2.136.000 руб.

Дабы не возвращаться уж больше к делам товарищества, следует сказать, что к концу 90-х годов (на 31 декабря 1898 г.) пассив его возрос до 10.828.350 р. 50 к., и т-во оказалось не в состоянии выполнять далее принятые на себя обязательства. Возник вопрос о выкупе предприятия в казну, что и было осуществлено в 1901 г. (за 845.000 руб.), после 25-летней работы т-ва.

Необходимо признать, что за время своего существования т-во оказало очень важные услуги русской торговле и промышленности: за это время по шлюзованной р. Москве прошло не менее 370 милл. пуд. разных грузов; стоимость доставки их понизилась в 3—4 раза против ранее существовавшей, с значительным в то же время увеличением скорости. Неудачи же т-ва объяснялись не какой-либо его виной, а главным образом тем обстоятельством, что тогдашнее правительство не принимало никаких мер к улучшению судоходных условий на р. Оке, служащей единственным выходом с Москвы-реки, и тем тормозило развитие судоходства и на Москве. С течением времени жизнь заставила принять эти меры, но т-ва тогда уже не существовало.

**Общее развитие
пароходства
в 70-х гг.**

Общее развитие пароходства, с возникновением новых пароходных предприятий и расширением деятельности существовавших, все продолжалось, и в течение 70-х годов пароходы появились не только на второстепенных, но и на некоторых третъестепенных притоках волжского бассейна, где их еще ни разу не видели или видели только случайно.

Так, в 1870 г. уфимские купцы Исаев, Попов и Полетаев открыли пассажирское движение по р. Уфе, пустив два парохода.

В 1872 г. землевладелец Костромской губ., отставной полковник Федор Егорович Крепиш, занявшийся в отставке лесными работами, завел маленький пароходик „Зинаиду“ и пустил его на р. Унжу для наблюдения за сплавом своего леса. В половине 70-х гг. Крепиш пригласил на Унжу о-во „Самолет“, устроившее несколькими небольшими пароходами сообщение до Молоугор (верст на 40 выше г. Макарьева), где было расположено имение Крепиша.

В том же 1872 г. крестьянин с. Ерахтура, Касимовского уезда, Рязанской губ., (бывший крепостной Демидовых), Александр Викулович Качков в компании с представителем о-ва „Вулкан“ Алексеем Петровичем Самгиным открыли пассажирское движение по верхней Оке, между Касимовым и Рязанью, пароходом „Дмитрий Донской“, построенным на заводе Гакса в Кунгуре, а в следующем 1873 году, построив еще один пароход — „Касимов“, установили между названными пунктами правильные ежедневные рейсы. Около середины

¹⁾ На р. Оке, вообще, необходимо отметить сравнительно редкий случай появления буксирного пароходства позднее пассажирского.

навигации 1873 г. здесь появились два парохода другой компании—москворецких А. Я. Бородачева и Куракина (первый пароход „Комиссаров-Костромской“) и три парохода о-ва „Самолет“, работавшие в низовьях Оки, а Качков и Самгин в свою очередь продолжали линию до Нижнего-Новгорода.

Все окские предприниматели первые годы мирно уживались друг с другом, поделив для отправления пароходов дни недели и установив одинаковые пассажирские таксы и фрахты, но уже в конце десятилетия начала сказываться конкуренция, в которой победителем остался в конце концов (в 80 г.) Качков.

Первоначальные окские пароходы 70-х годов были самого примитивного устройства, напоминая первые пароходы „Самолета“ на тверском плесе Волги: это были однопалубные железные лодки с паровыми двигателями, с I и II классами, помещавшимися в корпусе судна и состоявшими всего из двух общих кают—мужской и дамской, и с III классом на кормовой палубе, крытой тентом. Никаких надстроек, не исключая и штурвальных рубок, на палубах не было, а для защиты от непогоды третьеклассных пассажиров с тента спускались парусиновые шторы.—Только в 1877 г. на Оке появились пароходы более совершенного устройства—„Петр I“ Качкова и „Внучата“ Куракина, но проработали они здесь не долго, уйдя в 1879 г. на Волгу.

В 1874 г. открыл пассажирское движение по р. Вятке Тихон Филиппович Булычев, сначала всего двумя пароходами—„Филипп Булычев“ и „Почетный“—и только до Казани; через два года он удвоил число пароходов, а в 1877 г. стал работать уже шестью пароходами, продолжив линию до Нижнего-Новгорода.

В том же 1874 г. открылось буксирное пароходство по р. Суре купца Попова, владельца паровой мельницы в Алатыре, при чем Попову пришлось предварительно прочистить Суру собственными силами и на свои средства. В 1878 г. один из трех пароходов Попова был отделен для пассажирской работы, однако вскоре же пароходство Попова прекратилось.

В 1875 г. возникло на Каме пароходство Курбатова, дальнего родственника И. С. Кочина, которому последний передал по завещанию свое дело. Устин Саввич Курбатов ввел в срочно-буксирную линию Пермь—Нижний значительные улучшения, устроив на пароходах (общего тогдашнего типа—одноденных) хорошие пассажирские помещения и доведя скорость и аккуратность движения пароходов с легкой грузовой баржей,—особой, приспособленной для срочно-буксирных рейсов конструкции,—до таких пределов, что они мало уступали тогдашним товаро-пассажирским пароходам американского типа. В то же время Курбатов держал самую дешевую таксу на Каме, взимая, напр., с артельных пассажиров всего по 1 р. 50 к. за все расстояние от Нижнего до Перми. Курбатовские „белошейки“, как звали его пароходы за белые пояса на трубах, пользовались в свое время большими симпатиями на Каме, почему, может быть, и сохранились значительно дольше, чем у других фирм, без переделки на двухдечный американский тип: фирма Курбатова была последним предприятием во всем волжском бассейне, эксплуатировавшим буксиро-пассажирские пароходы (см. рис. 139).

В 1876 г. о-во „Самолет“ пустило два пассажирских парохода („Эолину“ и „Русалку“) вверх по Каме до с. Усоля, где работал уже купец Житков пароходами „Михаил“ и „Дружба“, а в следующем 1877 г. на верхней Каме появились еще пассажирские пароходы

чердынского купца Лунегова, позднее перешедшие к племяннику последнего Даниле Евдокимовичу Ржевину.

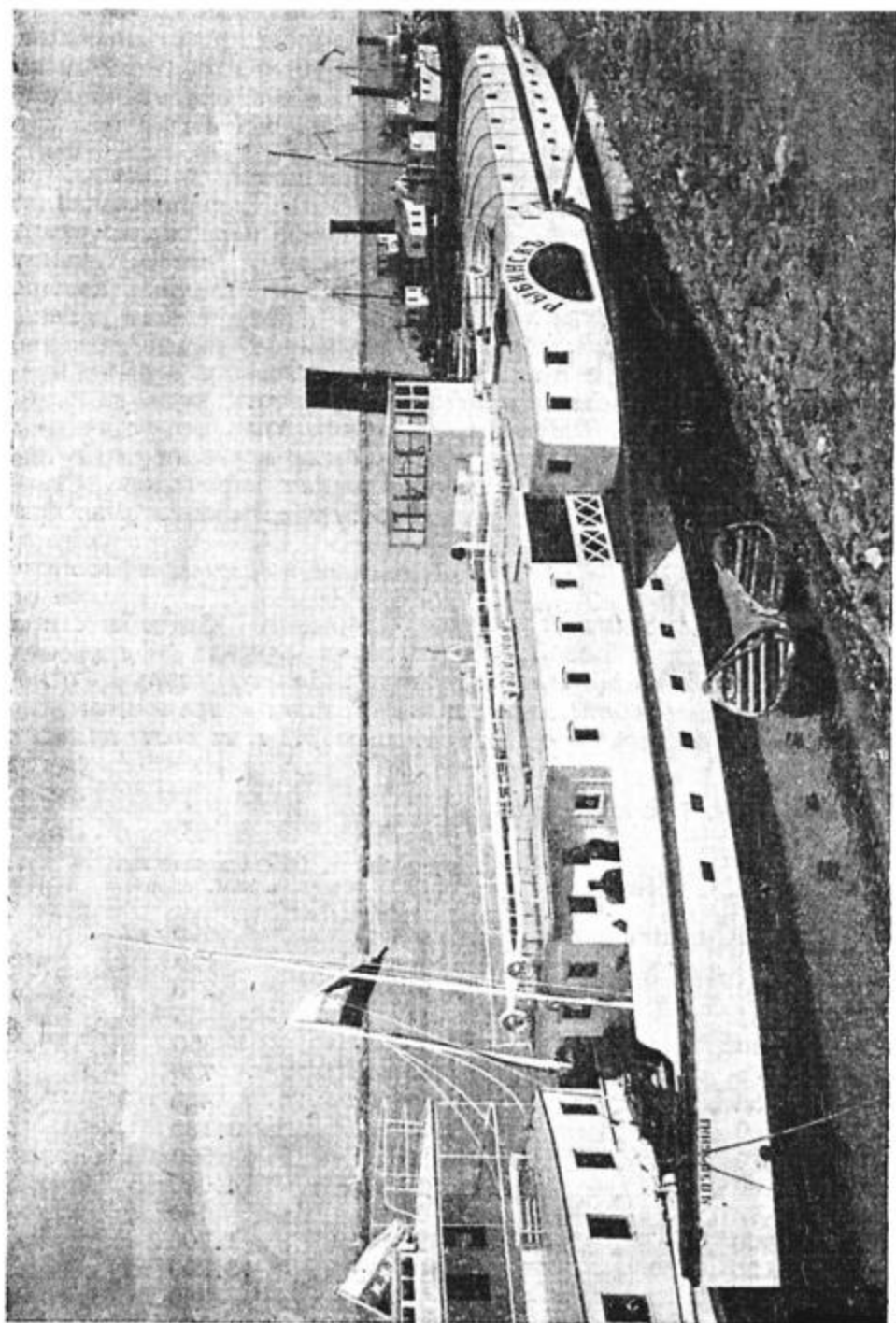


Рис. 140. Пароход «Рябинск» М. П. Зарубина.

В том же 1877 г. открыл пассажирское пароходство по Каме сын и наследник Ивана Филипповича Любимова Иван Иванович Любимов, построив для этого два первые на Каме парохода американского

типа 1) „Екатеринбург“ и „Березники“ и, кроме того, использовав обыкновенные однодечные пароходы „Пермь“ и „Кунгур“ 2).

В конце 70-х годов предприимчивый ветлужский купец Овчинников первый прошел на пароходе с Волги по реке Ветлуге до города Ветлуги. В это же время появилось пассажирское пароходство на Шексне между Рыбинском и Череповцем, где его открыли бр. Милютины, и на верхней Волге между Тверью и Ржевом, куда по большой весенней воде пустило свои мелкие пароходы о-во „Самолет“.

Из единоличных предприятий, появившихся в 1870 гг. на коренной Волге, необходимо отметить п-во М. П. Зарубина, возникшее в 1879 г. и составившееся первоначально из нескольких участников, но постепенно перешедшее к организатору его — Михаилу Павловичу Зарубину и развившееся до довольно широких размеров. Оригинальной особенностью его была по преимуществу мелкая работа по перевозке небольших и часто случайных партий товаров, для приемки которых суда п-ва часто останавливались в таких, промежуточных между большими пристанями, пунктах, куда не заходили другие пароходства. Пароходы Зарубина мало чем отличались от описанных выше окских пароходов, но были все таки уже лучше последних, напоминая вторую стадию волжских пароходов „Самолета“. Образцом их может служить пароход „Рыбинск“, изображение которого дается нами на рис. 140.

Общее количество пароходов, плававших в волжском бассейне, непрерывно возрастало.

Интересную справку о составе волжского флота в самом начале 70-х годов дает Борковский в своих очерках о торговом движении по Волжско-Мариинскому пути. По его данным, основанным на трудах особой экспедиции Вольного экономического и Русского географического о-в, в навигацию 1871 г. на Волге плавало:

а) буксирных пароходов:

	Число пароходов.	Общая мощность в ном. силах.
20-ти сильных	6	120
25 " "	6	150
30 " "	9	270
35 " "	1	35
40 " "	9	360
45 " "	16	720
50 " "	8	400
60 " "	53	3.180
70 " "	8	560
80 " "	51	4.080
90 " "	2	180
100 " "	17	1.700
120 " "	110	13.200
140 " "	2	280
150 " "	2	300

1) Вернее — полуамериканск. типа, так как верхний этаж пароходов был неполный.

2) „Кама“. Иллюстр. путеводитель по р. Каме. Изд. типо-литографии Пермского губ. правления 1911 г.

	Число пароходов.	Общая мощность в ном. силах.
160-ти сильных	2	320
170 " "	1	170
180 " "	1	180
200 " "	5	1.000
250 " "	6	1.500
300 " "	1	300
460 " "	2	920
Итого.....		319
		29.925

б) товаро - пассажир- ских 200 сильных.....	3	600
в) пассажирских.....	60	4.030
г) перевозных.....	10	300
д) забжек при кабе- станах.....	20	583

Всего.... 411 35.438

Из 318 буксирных пароходов 30 были на срочно-буксирных линиях, плаывая с одной легкой баржей, грузоподъемностью до 30 тыс. пуд. Всеми буксирными пароходами, полагая в среднем около 1.000 пуд. груза на одну силу, можно было двинуть против течения до 30 милл. пуд. со скоростью 70 верст в сутки.

Кроме вышеуказанных пароходов, в 1871 г. работало на Волге 17 кабестанов, из коих:

	Число судов.	Общая мощность.
25-ти сильных было	1	25 сил
30 " "	4	120 "
40 " "	1	40 "
45 " "	1	45 "
50 " "	5	250 "
60 " "	4	240 "
70 " "	1	70 "
Итого..		17
		790 "

Этими судами можно было двинуть против течения до 8 милл. пуд. со скоростью до 40 верст в сутки.

Наконец, на буксировке грузов работали еще 3 коноводки, общей мощностью до 200 сил. Они могли поднять сразу 2 милл. пуд. со скоростью 25 верст в сутки¹⁾.

В 1874 г. пароходов, плававших в волжском бассейне, насчитывалось уже по официальным данным м-ва п. с.²⁾ 556, общей мощностью в 40.281 номин. силу. Из них было: 40 легко-пассажирских,

¹⁾ Труды экспедиции, снаряженной императ. Вольным экономическим и Русским географическим обществами, для исследования торговли и производительности в России. Т. IV, вып. 2: „Торговое движение по Волжско-Мариинскому водному пути“, исследование И. Борковского (СПб. 1874 г.), стр. 12—14.

²⁾ Статист. сборник м-ва п. с., вып. I. СПб. 1877 г.

50 пассажирских, 18 товаро-пассажирских, 10 буксиро-пассажирских, 301 буксирных, 7 кабестанных, 8 завозенных и 22 туерных.

Огромное большинство судов плавало преимущественно по самой Волге и Каме, именно: 422 парохода, общей мощностью в 38.719 сил, — из них 40 легко-пассажирских, 41 пассажирских, 18 товаро-пассажирских, 8 буксиро-пассажирских, 290 буксирных, 7 кабестанов, 8 забежек и 10 туеров. Из остальных 34 пароходов 25 (2 пассаж., 11 буксирн. и 12 туеров), мощностью в 1.197 сил, работали преимущественно по Шексне и 9 пароходов (7 пас. и 2 буксиро-пассаж.), мощностью в 365 сил, по р. Оке.

Картина распределения судов по признаку принадлежности продолжала изменяться в ранее принятом направлении: самую большую группу владельцев теперь составляли уже купцы, усилившиеся за счет всех остальных групп, особенно более мелких, — очевидно, судоходный кризис 70-х годов не мог благоприятствовать развитию мелкого пароходства. Из 456 пароходов, вошедших в список м-ва п. с. (который мы даем, как и список 60-х годов, в приложении), 250 судов, или 55%, принадлежали купцам, 138, или 30,26%, акционерным обществам и товариществам, 39, или 8,55%, лицам привилегированных классов, 14, или 3%, крестьянам, 5, или 1%, иностранным подданным, 4, или около 1%, м-ву п. с., и владельцы 6 пароходов (1,3%) остались невыясненными.

Из крупных акционерных обществ на первом месте по составу своего парового флота стояло, по прежнему, о-во „Самолет“, имевшее 38 пароходов, общей мощностью в 2.835 номин. сил; за ним следовали: о-во „Кавказ и Меркурий“ — с 22 пароходами, мощностью в 2.664 силы, „Дружина“ — с 24 пароходами в 2.355 сил, „О-во по Волге“ — с 16 пароходами в 2.410 сил, „Камско-Волжское о-во“ — с 8 пароходами в 2.300 сил и о-во „Лебедь“ — также с 8 пароходами в 700 сил. Таким образом, при сохранении приблизительно старого состава флота о-вами „Самолет“, „Кавказ и Меркурий“, „по Волге“ и „Лебедь“, следует отметить значительное увеличение флота в о-ве „Дружина“ (с 14 до 24 судов) и, наоборот, значительное уменьшение его в „Камско-Волжском о-ве“ (с 16 до 8, или на 50%).

Об общем размахе волжского судоходства в 70 гг. может свидетельствовать количество погруженных и отправленных с пристаней волжского бассейна разного рода судов по официальным данным статистики м-ва п. с.

За навигацию 1874 года грузилось и отправлено со всех пристаней бассейна 17.654 судна (в числе которых отмечается, между прочим, 3 коноводки) и 40.177 плотов. Из них собственно на Волге грузилось 10.307 судов с количеством клади в 8.407.000 п., — в среднем по 8.100 пуд. на одно судно; на Тверце грузилось 134 судна с кладью в 136.312 пуд., — в среднем по 1.013 п. на судно; на Оке 1.370 судов с грузом в 10.498.000 п., — в среднем по 10.000 п. на судно; на Москве-реке 416 судов с 4.170.000 пуд., — в среднем также по 10.000 пуд. на судно; на Суре 267 судов с 8.000.000 пуд., — по 30.000 пуд. на судно, и по Каме 1.100 судов с 33.000.000 п. груза, — также по 30.000 п. на каждое судно¹⁾.

В 1879 г. общее количество погруженных и отправленных с пристаней бассейна судов было уже 22.578 и 49.500 плотов²⁾.

¹⁾ Крупные цифры погрузки по Суре и Каме объясняются тем, что в подсчет приняты, очевидно, только весенние рейсы по полой высокой воде.

²⁾ Статист. сборник м-ва п. с., вып. VII.

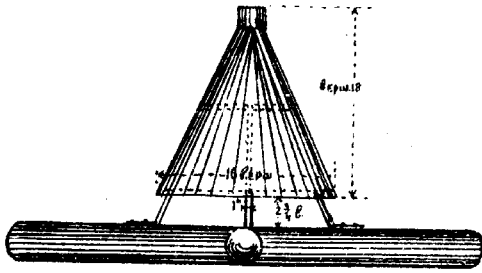


Рис. 141 Бокен

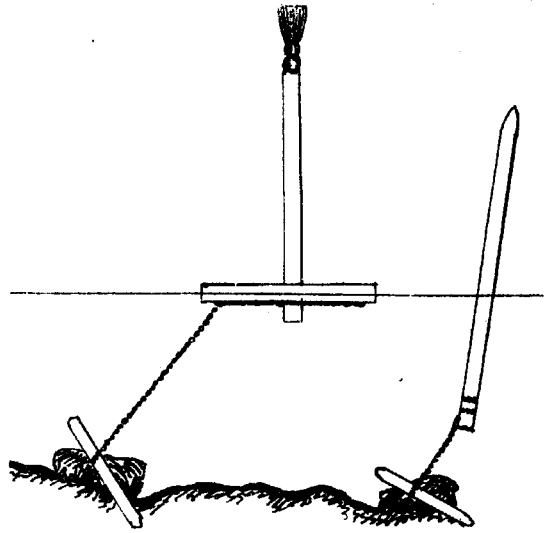


Рис. 142 Бесов

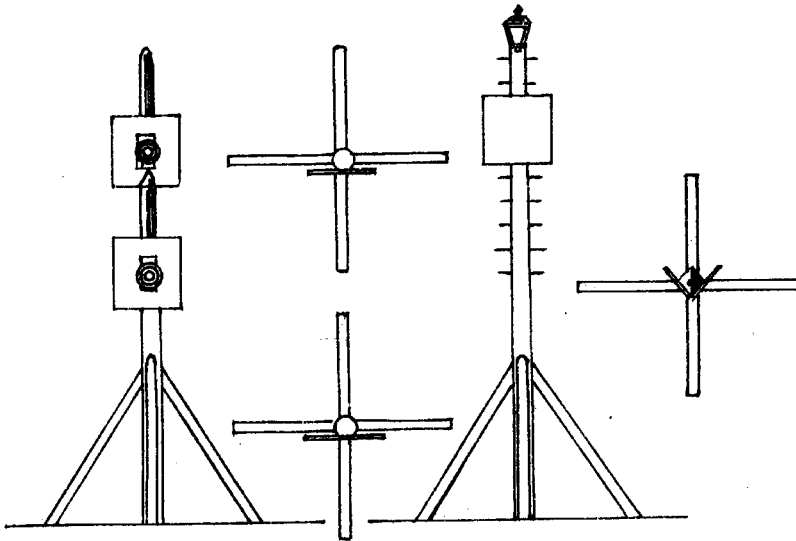


Рис. 143 Тепловые бесы

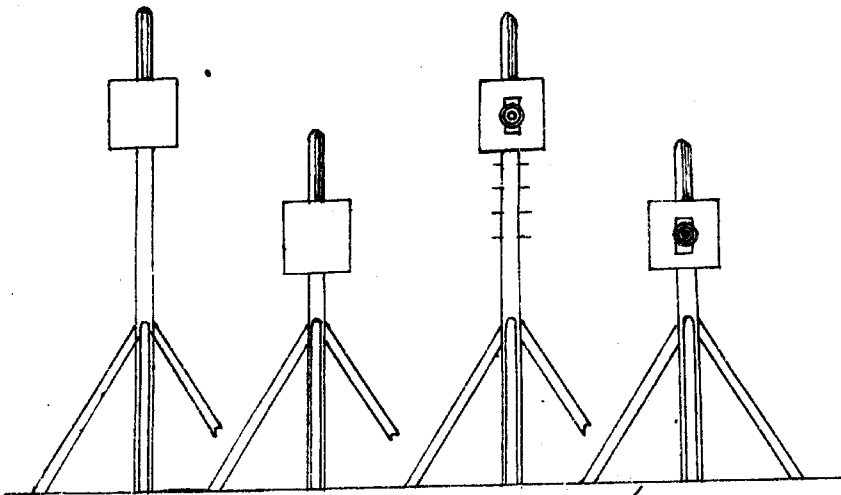
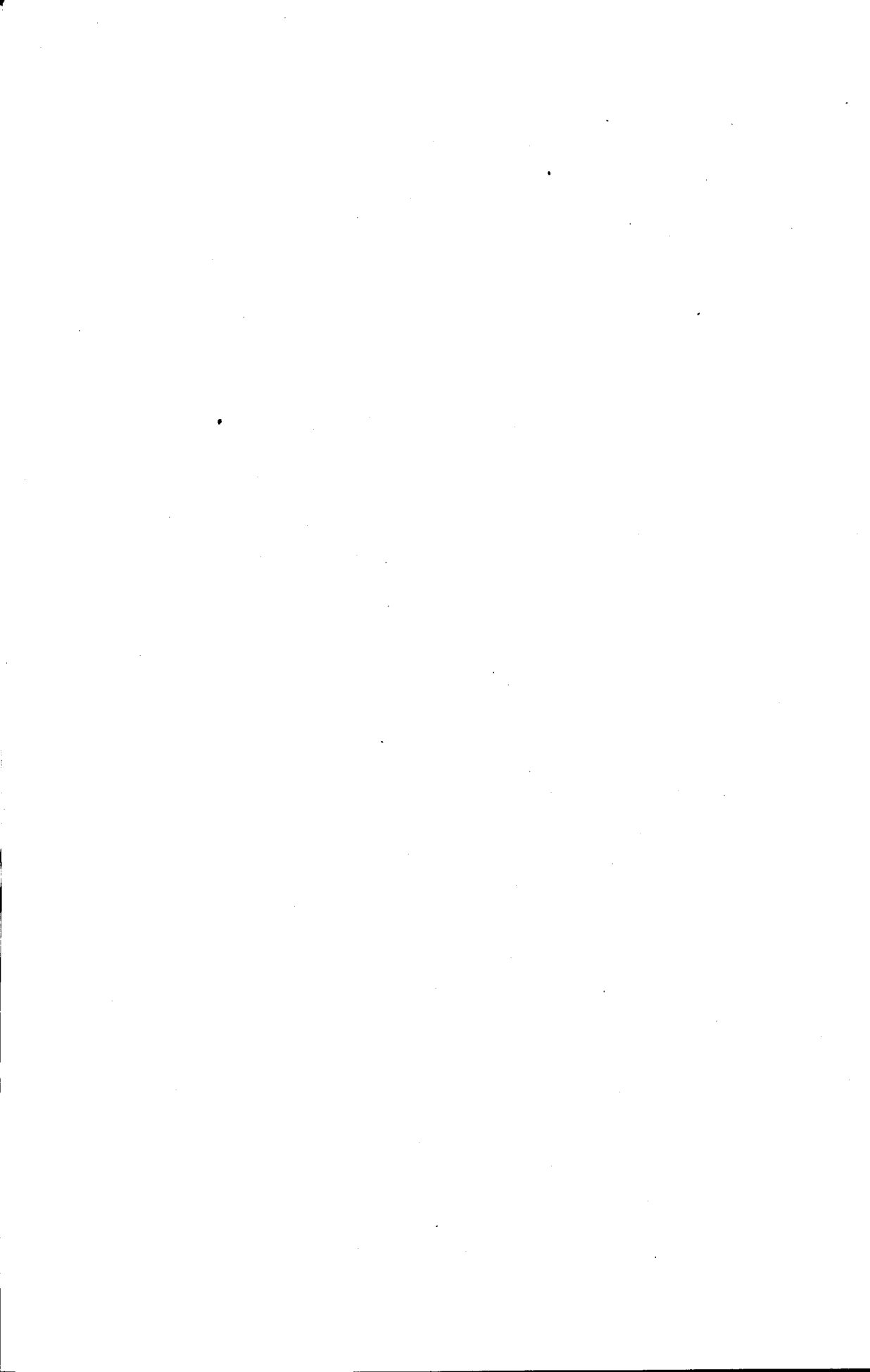


Рис. 144 Амбарные стовбы



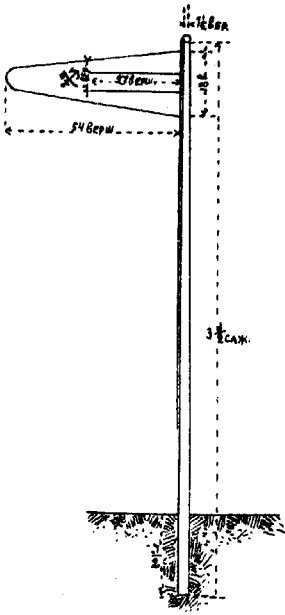


Рис. 146 Деревянная вежа

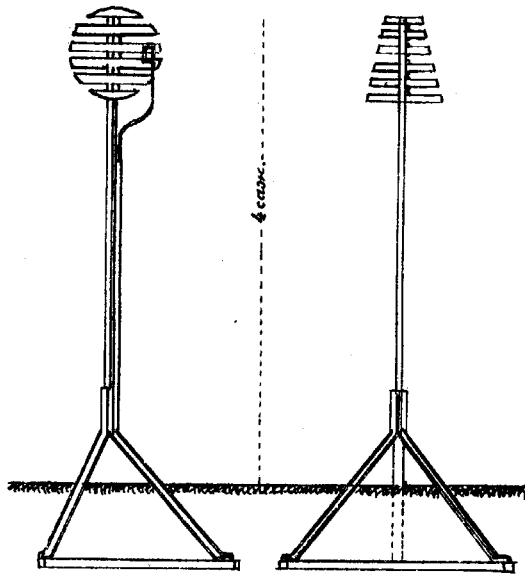


Рис. 147 Весенние знаки

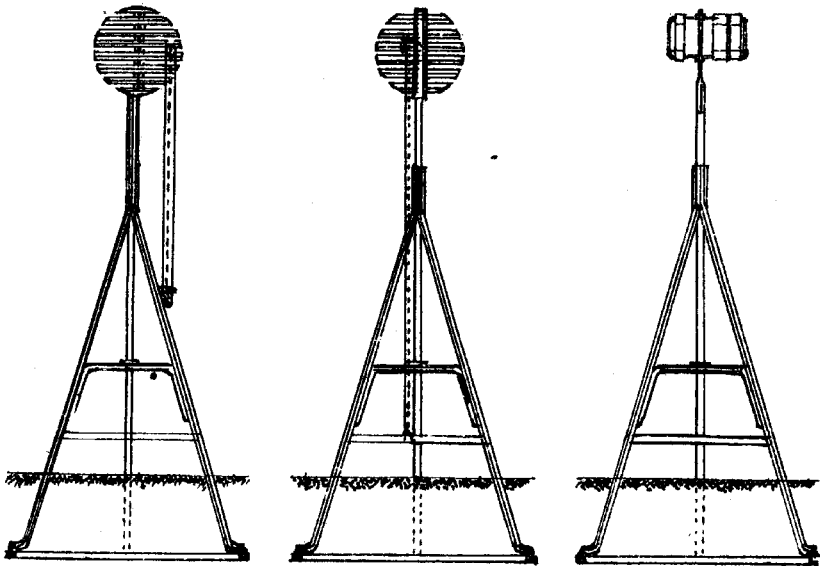
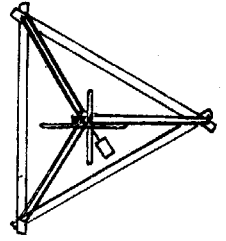


Рис 148 Весенние знаки



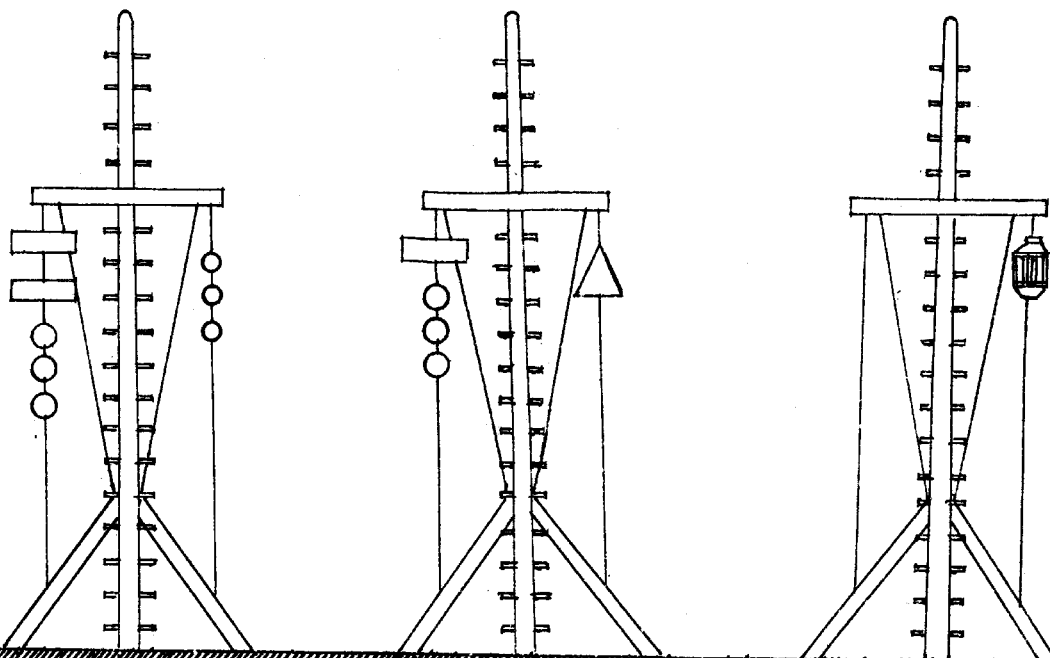


Рис. 145 Кипячальные митты

Высота митты над поверхностью воды 5 саж., она красится белой или красной краской, смотря потому, на какой берегу стоит. Доски означают ящики, митты под досками означают четверти; митты же меньших размеров по другую сторону митты означают верхки.

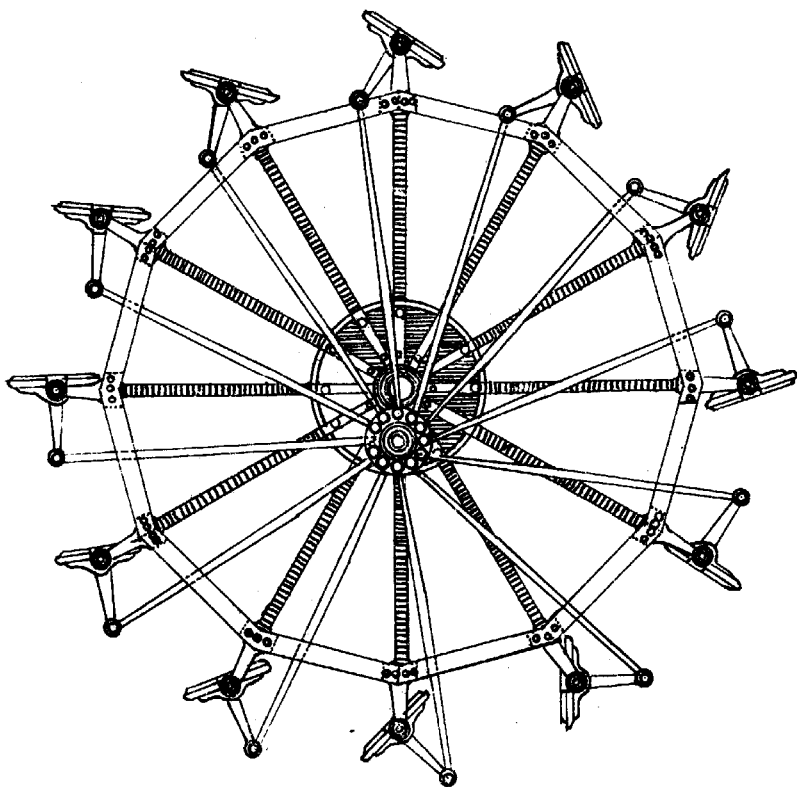


Рис. 169 Сачесо системы Маргана.



Меры регулирова-
ния судоходства
в 60—70 гг.

С широким развитием пароходного движения, недостатков и, по существу, примитивных правил о нем, изданных в 40 и 50 гг., а равно и мероприятий, принимавшихся для ограждения его интересов правительством, было, конечно, недостаточно, однако еще долгое время в этой области не предпринималось никаких изменений к лучшему, и судоходство продолжало жить и развиваться чисто стихийным образом. Достаточно сказать, что еще в середине 60-х годов на Волге почти совершенно не было ночной обстановки: на всем плесе Рыбинск—Нижний освещалось только 32 бакена, при чем освещение начиналось с июля месяца и производилось стеариновыми и даже салными свечами, которые, будучи недостаточно защищены от ветра, часто гасли или сильно оплывали, давая едва видимый мерцающий свет. В течение 1866 и 1867 гг. на ремонт предостерегательных знаков и приобретение осветительных материалов (свечей) на всей Волге от Рыбинска до Астрахани было израсходовано *менее 200 руб.*

Наконец, 3-го октября 1867 года (уже по учреждении министерства путей сообщения) были высочайше утверждены „Правила для плавания судов по реке Волге и Каме“, введенные в действие, „в виде меры временной, на три года“ и положившие начало упорядочению судоходства на Волге. Правила, состоявшие из 69 параграфов, разделенных на 6 больших глав, представляли из себя уже нечто значительно более солидное и серьезное, чем все предыдущие опыты. Крупные разделы правил (главы) трактовали: I) О составе и обязанностях речной полиции (§§ 1—9); II) Об отличительных огнях (§§ 10—17); III) Об управлении судном и сигналах (§§ 17—37); IV) О случаях столкновения судов (§§ 38—46); V) Об особых правилах для судоходства на Волге во время мелководья (§§ 47—64) и VI) О порядке наложения взысканий и наблюдении за исполнением правил.

В первом разделе заслуживает упоминания постановление, что „для наблюдения за порядком судоходства по р.р. Волге и Каме назначаются, по распоряжению министра путей сообщения, инспекторы из инженеров п. с., которым поручается главный и непосредственный надзор за плаванием по означенным рекам всякого рода судов и плотов, за верностью постановки бакенов, створных и других знаков и, вообще, за точным исполнением как правил, установленных для судоходства, так и обязанностей, возложенных на начальников судоходных дистанций и отдельных начальников речных постов“ (§ 1). Необходимо, однако, отметить, что в действительности институт инспекторов судоходства, на основании этого параграфа „Правил“, был введен только в 1875 г., когда издана и особая „Инструкция для инспектора речного судоходства и его помощников“, утвержденная 17 сентября означенного года ¹⁾.

В разделе III можно отметить следующие параграфы, наиболее характеризующие тогдашнее судоходство по Волге и Каме:

„§ 33. Кабестаны и конные машины, при проходе через перекаты и узкие места, должны класть с одной стороны оттяжки (больные), чтобы караван судов, ими буксируемых, не был разбираем по фарватеру и не заграждал пути другим судам; при проходе паровых и других судов более быстрого хода, они должны подтягиваться на оттяжках к одной стороне и пропускать суда, отмахивая в то же время флагом (днем) или фонарем (ночью)

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. L, № 55.080, приложение.

к тому берегу, который свободен от оттяжек (больных)... В верховьях Волги суда, идущие бичевою, при проходе пароходов и других судов также обязаны держаться как можно ближе к тому берегу, на который взята бичева, и ни в каком случае не брать бичевы на оба берега без особого распоряжения судходного начальства.

„§ 35. Пароходы, подходящие к кабестанам, конным машинам и другим судам, идущим или стоящим на якоре, должны давать сигнал продолжительным паровым свистком, закрывать сетку искроудержательного аппарата и поддувала и проходить тихим ходом; то же самое соблюдается пароходами при проходе пристаней и других мест, где есть скопление судов“...

Особенно интересен был раздел V, содержащий правила на время мелководья. В нем предусматривалось: запас осадки судов „против глубины, объявленной на сигнальном столбе“ (для грузовых непаровых судов 2 вершка, для пароходов и „прочих судов“ не менее 1 вершка), длина буксира и ширина воза (не длиннее 200 саж., „включая сюда длину самых пароходов, кабестанов и конных машин“, и не шире 12 саж.), запрещение хода судов через перекаат под парусами, случаи, вызывающие обмер судов, порядок пропуска судов через перекааты при скоплении их здесь и т. д.

Наиболее важен был последний пункт—о порядке пропуска судов, подавший повод к многочисленным злоупотреблениям со стороны чинов судходного надзора, так как он фактически отдавал все дело в полное их распоряжение.

§§ 54 и 57 правил гласили:

„§ 54. Если перекаат занят скопившимися у мели судами, или некоторые из прежде пришедших судов готовы к ходу, то на мачтах, указывающих начало и конец мели, поднимаются красные флаги, и тогда перевод судов через перекаат производится по очереди, почему все суда, идущие как сверху, так и снизу, должны останавливаться, не доходя флага, указывающего начало мели, и размещаться по очереди подхода, оставляя по середине свободный ход.

„Буксирные и завозенные пароходы должны останавливаться от судов, по возможности, не ближе 100 саж.

„§ 57. Все суда, готовые к ходу, несмотря на то, будут ли они паровые, парусные или коноводные, проходят через мель по очереди их подхода или распазки. Исключения допускаются:

а) Для пассажирских и легких пароходов без барж, которые всегда пользуются первую очередью.

б) Для пароходов буксиро-пассажирских с одною баржей, следующих по росписанию, объявленному во всеобщее сведение.

в) Для пароходов, перевозящих войска и арестантов.

г) Когда на очереди конная машина и у мели есть буксирные пароходы, то дается два часа времени для их прохода, с тем, что в течение этого времени могут перейти один или несколько пароходов, но по истечении 2-х часов кабестан или конная машина поспуает на перекаат.

д) При проходе кабестана или конной машины в расчалку они сохраняют очередь на весь караван, но чтобы не терялось напрасно время, пока, переведя один подчалок, будут изготовлять другой, то в этот промежуток времени могут быть переводимы стоящие на очереди пароходы и парусные суда с тем, что когда следующий подчалок будет изготовлен к ходу, то суда не должны быть пускаемы.

е) Кабестан или конная машина сохраняют очередь на весь караван, когда все его суда готовы к ходу, почему, при наступлении очереди, работы по распаулке должны быть прекращены на всем его караване, который объявлен готовым к ходу; если же некоторые суда к ходу не готовы, то они теряют очередь и получают ее по распаулке.

ж) Сплавные порожние суда без пароходов и лесные плоты пропускаются ночью, для чего взводное судоходство приостанавливается на то время, которое необходимо для их пропуска.

з) В сильный ветер сплав порожних судов без пароходов, а также лесных плотов, вовсе не допускается по фарватеру, но спуск порожних судов и плотов за бакенами, не по фарватеру, допускается во всякое время и за остановку штрафа не взыскивается“.

Правила 1867 г. устанавливали в межень обязательное освещение береговых обстановочных знаков, что же касается бакенов, то их освещение предусматривалось только „на мелях значительных, где сие по усмотрению инспектора судоходства будет признано необходимым“. С 1870 года освещение начало производиться керосиновыми фонарями и, вообще, стало улучшаться и расширяться: в навигацию 1873 г. стоймость освещения на одном плесе Рыбинск—Казань выразилась уже в 2.500 руб.; в 1874 г. на всей Волге было обставлено 98 пунктов.

Правилами предписывалась также и весенняя обстановка, но она была начата фактически только с 1876 года и то в очень небольшом размере, ранее же было поставлено только несколько береговых знаков.

23-го октября 1874 года последовало царское повеление, „чтобы употребление отличительных огней на паровых, парусных, гребных грузовых судах и на плотях было сделано обязательным на всех реках и озерах Империи“, в исполнение чего министерством путей сообщения были составлены, на основе временных правил 1867 года для Волги и Камы, общие правила для всех водных путей, опубликованные в № 55 „Собрания узаконений и распоряжений правительства“ за 1875 год.

В этих правилах, подписанных министром п. с., адмиралом Посыетом, и по существу представлявших из себя повторение правил 1867 года, очень интересен последний (13-й) параграф, не содержавший уже никаких требований, а являвшийся чисто декларативным и, очевидно, выражавший собственный взгляд министра на наше речное судоходство, трактуемое с высоты его адмиральского величия.

„На большей части наших рек,—гласил этот параграф,—движение грузовых судов происходит только в продолжение дня,—на ночь суда обыкновенно останавливаются. Причинами такого порядка, укоренившегося с давнего времени и много замедляющего судоходство на внутренних наших водах, следует считать как отсутствие предостерегательных знаков на реках и незнание судовщиков с какими бы то ни было навигационными приемами, так и неупотребление парусов,—этого дарового и удобного на водах двигателя, сберегающего физические силы команды и позволяющего продолжать плавание круглые сутки,—равно допотопное судостроение, недопускающее иного плавания, кроме сплавного или буксирного“.

15-го апреля 1876 г., по докладу министра путей сообщения, последовало „высочайшее соизволение“: 1) предоставить министру,

вместо постоянных береговых и пловучих предостерегательных знаков, указанных статьею 8-ю правил плавания судов по Волге и Каме, установить систему таковых знаков, однообразную для всех рек империи, руководствуясь при этом указаниями опыта; 2) об установленных знаках и сделанных в них изменениях объявить, установленным порядком, во всеобщее сведение и 3) впредь о введении или изменении подобных мер на внутренних водах не представлять на высочайшее усмотрение, а решать властью министра ¹⁾).

В результате этого через 2 года, 17-го февраля 1878 г., были утверждены министром путей сообщения и в том же году опубликованы общие „Правила обстановки рек и озер предостерегательными судоходными знаками“, и только с этого времени надо считать начало более широкого применения обстановки, если не на всех, то по крайней мере на главнейших речных судоходных путях.

Правила 1878 года очень интересны, как более или менее полное разрешение вопроса,—очевидно, уже заранее подготовленное опытом Волги, но для других рек нуждавшееся в ряде разъяснений, которые и даются в самых правилах.

В начале они содержат несколько общих положений об обстановке и обстановочных знаках.

В дальнейшем изложении правилами даются более подробные указания по всем затронутым в общей части вопросам, при чем для большей ясности эти указания распределены на 9 отдельных глав, трактующих:

I. Обозначение хода или стрежня (фарватера) рек пловучими предостерегательными знаками;

II. Обозначение стрежня рек посредством постоянных береговых знаков;

III. Обозначение глубины воды на перекатах;

IV. Объявление на значительных пристанях о глубине воды на перекатах;

V. Сигналы для обозначения, свободны ли пороги от судов или нет;

VI. Знаки для направления судов в определенные пролеты мостов;

VII. Обозначение в весеннее время стрежня рек, входов в истоки и в устья рек и обозначение мелей в озерах;

VIII. Обозначение отдельных опасностей на озерах;

IX. Извещение судов о наступлении бурь.

Одновременно с изданием правил министерством путей сообщения были проведены довольно крупные по тому времени ассигнования на расходы по обстановке Волги, давшие возможность поставить это дело значительно лучше, чем было до тех пор. В 1884 г. здесь было обставлено уже 338 пунктов и израсходовано на обстановку 74.000 руб.,—таким образом за 10 лет с 1874 г., когда обставлялось только 98 пунктов, обстановка увеличилась почти в 3½ раза.

Важнейшие знаки, отныне практиковавшиеся для обстановки на Волге, были следующие.

1. Пловучие предостерегательные знаки.

а) *Бакены*, употребляемые для обозначения стрежня рек и уст-
раиваемые по образцу хворостяных—из деревянного, осмоленного

¹⁾ П. С. З. Р. И. собр. 2, т. I. I., № 55.789.

треугольного основания и устанавливаемого на нем конуса из листового железа с приспособлением вверху для надевания фонаря (см. рис. 141). На ряду с железными бакенами до самого последнего времени продолжали употребляться бакены, плетеные из вици и прутьев.

Бакены ставятся на гранях стрежня, по ту и другую сторону его, на мелких местах, а также на отдельных заграждениях фарватера, как, напр., камнях, карчах, затонувших судах и проч. При этом бакены, устанавливаемые с правой стороны стрежня, считая по течению реки, окрашиваются в красный цвет, а ночью освещаются красным огнем; устанавливаемые с левой стороны окрашиваются в белый цвет и освещаются белым огнем; стоящие при разделении стрежня или на отдельных препятствиях, которые можно обходить по обе стороны, окрашиваются полосами красного и белого цвета и освещаются двойным огнем—белым над красным.

б) *Вехи*, употребляемые для той же цели, что и бакены, на путях второстепенного значения, где плавание производится только днем, на путях же более оживленных—в дополнение к бакенам (между ними), состоят из укрепляемых на цепях шестов, окрашиваемых, как и бакены, в красный цвет на правобережной стороне и в белый—на левобережной, при чем на красных вехах ставится обычно голик раструбом вверх (см. рис. 142).

2. Постоянные береговые знаки.

в) *Перевальные вехи* или *перевальные столбы*, устанавливаемые в местах поворота фарватера от одного берега к другому для указания начала и конца перевала,—состоят из 4-саженных столбов с тремя подкосами, окрашиваемых первоначально, как бакены и простые вехи, а позднее полосами: красными и белыми на горном берегу и зелеными и белыми—на луговом. К верхней части столбов прибиваются квадратные доски в направлении, указывающем стрежень перевала. Для ночного обозначения на вершины перевальных вех надеваются шестигранные железные береговые фонари, свет коих также направляется „по направлению стрежня перевала“.

„Иногда перевальный столб может служить для указания двух направлений стрежня, тогда на столбе укрепляются, под надлежащим углом, две доски, обращенные, как и свет фонаря, по двум данным направлениям стрежня“ („Правила для обстановки“) (см. рис. 143).

г) *Створные столбы* или *створы*, состоящие из двух перевальных вех, из коих передняя несколько ниже задней,—служат для указания линии фарватера, „стесненного на значительном протяжении мелями“, или „места и направления перевала, имеющего узкий и прямой стержень“ (см. рис. 144).

д) *Сигнальные мачты*, состоящие из таких же столбов, как вехи, с флагштоком вместо фонарей, на котором вывешивался флаг министерства путей сообщения, и плоской, наглухо прикрепленной реей вместо досок, к которой поднимаются на блоках продолговатые доски и шары, обозначающие глубину переката в аршинах (доски) и четвертях (шары) (см. рис. 145). Сигнальные мачты ставятся выше и ниже мелей на 100 саж. Ночью, если ход свободен, на них поднимается белый огонь, при закрытии же хода—днем красный флаг (под флагом министерства путей сообщения), а ночью красный огонь.

е) *Флажные вехи*, состоящие из деревянных шестов, окрашенных кольцами или спирально „военной краской“ и устанавливаемых

у жилья перекатной прислуги. Днем на вершину флажной вежи поднимается флаг (откуда и название ее) (см. рис. 146).

ж) *Весенние знаки*,—род вех с сквозными на верхнем конце щитами круглой и четырехугольной формы, окрашиваемые, как все вежи, в красный и белый цвет в зависимости от того, к какому берегу они относятся,—ставятся для обозначения стрежня рек в весеннее половодье, „когда реки выступают из берегов и заливают последние на значительное расстояние“ (см. рис. 147). Такими же знаками, устанавливаемыми в виде створ, обставляются входы в реки из морей, озер и других рек (см. рис. 148).

Обычным источником света на обстановочных знаках служили керосиновые лампы, заправлявшиеся каждый вечер. Только позднее, в 900 г., начали входить в употребление проблесковые, мигающие фонари системы Далена, работающие ацетиленовым газом и имеющие большую продолжительность горения (до нескольких месяцев), но, в виду дороговизны этих фонарей, они ставились пока в немногих местах, где ежедневное зажигание и тушение огня было затруднительно.—Еще позднее были изобретены инж. Лежнинным электрические сигнальные фонари с мигающим светом, действующие от аккумулятора и имеющие также большую продолжительность горения.

Ближайшее наблюдение за обстановкой было возложено на постовую прислугу, для жилья которой устраивались в удобных местах на берегу землянки и, в редких случаях, бараки. В конце 70-х годов практиковалось для этого устройство кибиток (диаметром от 2 до 3 саж.) из решетчатых деревянных полотен, обтягиваемых войлоком, но такой опыт оказался неудачным, и в конце концов кибитки были заменены теми же землянками и деревянными разборными домиками.

Через 4 месяца после правил об обстановке, 24 июня 1878 г., министром путей сообщения были утверждены и изданы „Временные правила для плавания по внутренним водным путям“, явившиеся первым опытом регулирования судоходства во всем его целом.

Составленные на общей основе камско-волжских правил 1867 г., правила 78 года были значительно полнее их и выдержаннее по расположению материала. Они состояли из двух главных разделов, из коих первый содержал „Общие правила для плавания по всем водным путям“ и второй—„Дополнительные правила судоходства для некоторых рек и водяных систем“. Первый раздел в свою очередь подразделялся на 8 глав, трактовавших: „I) О составе и обязанностях судоходного надзора; II) Об отличительных огнях; III) Об управлении судами при встрече их между собою, о сигналах, производимых ими в это время, и о содействии одних судов другим в случае пожара; IV) О сигналах, употребляемых во время тумана; V) Об избрании якорного места; VI) Правила для руководства в случае столкновения судов; VII) О мерах к предупреждению пожаров на судах; VIII) Об исполнении настоящих правил и о взысканиях за несоблюдение их“. Второй раздел состоял всего из двух глав: „I) Правила для плавания по рекам Волге, Каме, Дону, Суре, Белой и Вятке во время мелководия; II) Правила для плавания по Мариинскому пути и проводки по нем лесных гонок и плотов“, в свою очередь подразделявшиеся на 4 отделения: „1) Общие правила для плавания по шлюзованной части Мариинского пути (от

Чайки до Вознесенья) и по обходным, около Ладожского озера, каналам; 2) Частные правила для плавания по отдельным частям Мариинского пути: а) от Чайки до Вознесенья; б) по старым Свирскому и Сяжскому и по Онежскому каналам; в) по каналу императора Александра II; 3) Правила для плавания по р.р. Шексне и Свири: а) общие для обеих рек, б) по реке Шексне, в) по реке Свири; 4) Правила для проводки лесных гонок и плотов“.

Г Л А В А X.

ПЕРИОД ПАРОВОГО ФЛОТА.

(Продолжение).

Волжское пароходство в 80-е годы.

Общие условия
судоходства
в 80 гг.

Как отмечено выше, 70-е годы и начались, и закончились для волжского судоходства неблагоприятно. Начало 80-х годов было также мало утешительно. Десятилетие открылось опять неурожаем, сказавшимся особенно тяжело на Поволжье, хотя главный недобор пал на пшеницу, общий сбор которой по империи по сравнению с средним сбором за 25-летие 1870—1894 гг. дал всего 69,4% ¹⁾. К неурожаю присоединилось мелководье, хотя и менее продолжительное, чем в 1879 г., и ограничившееся исключительно плесом Н.-Новгород—Казань. Водные перевозки значительно сократились. Фрахты упали до крайних пределов, выразившись в среднем за навигацию всего в 4,93 к. с пуда.

В 1881 г. мелководье снова повторилось в довольно значительной степени, а навигация 1882 года получилась одной из самых неблагоприятных и тяжелых по низкому уровню воды, который на многих водомерных постах спускался ниже 0. Сильный и быстрый спад воды начался чрезвычайно рано, когда пароходы не закончили еще и первого рейса, так что многие из более крупных судов не только не могли доставить по назначению свои караваны, но вынуждены были совершенно встать,—к счастью, острый период мелководья продолжался не слишком долго. Наиболее затруднительными перекатами в эту навигацию были: в плесе Рыбинск—Нижний Сологузовский и Ветлянский, где глубина падала до 4 четвертей, и в плесе Нижний—Богородск—Кушниковский, где она спускалась до 6 четв.

В 1885 г. сильное мелководье повторилось опять.

Между тем грузооборот Волги возрастал, достигнув в 1884 г. 270 милл. пуд., и настойчиво требовал увеличения грузоемкости судов. Возрастал также и поток пассажиров. Учитывая опыт Зевеке с пароходами американского типа, многие судовладельцы переделали свои старые однодечные пароходы на двухдечные, надстраивая над первой палубой пассажирские этажи. Так как пароходы были в общем небольшие, то поместить наверху все три пассажирские класса оказывалось невозможно, и там стали делать лишь каюты I-го и II-го класса и один общий салон-столовую. Третий класс

¹⁾ Череванин: „Эволюция земледелия“.

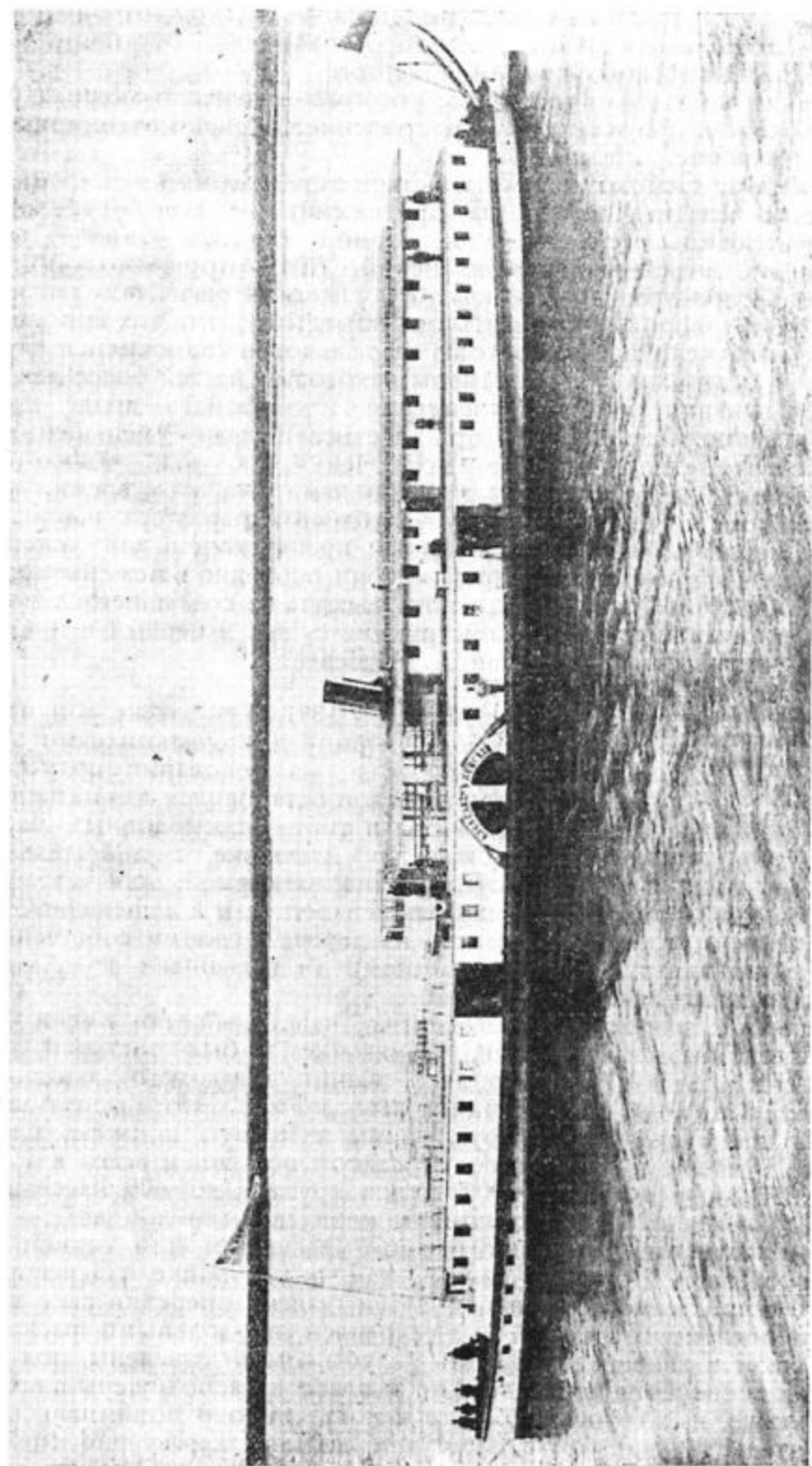


Рис. 149. Пароход „полуамериканского типа“.

размещали внизу, в носовой части, где была раньше рубка I-го класса, а все остальное помещение нижней палубы отводили для рабочих артелей и, вообще, для простонародья, с установлением нового пассажирского класса—четвертого.

Таким образом выработался особый—волжско-американский тип пароходов, получивший у нас с течением времени очень широкое распространение.

Дабы не слишком загружать старые суда новыми надстройками, последние делались иногда на протяжении не всего парохода, а только половины его—над одной кормой, образуя таким образом совершенно новый—полуамериканский, тип, который получил особенное распространение на некоторых мелких реках (см. рис. 149). Необходимо впрочем отметить любопытный факт, что при умелой перестройке некоторые пароходы не только не становились глубже по своей осадке, но, путем замены некоторых частей более легкими и выкидывания лишних креплений и устройств вроде многочисленных кронштейнов и пр., достигали даже уменьшения ее. Однако это были все же исключения, а, как общее правило, осадка увеличивалась с надстройками, что в то время, когда мероприятия по искусственному углублению фарватера наших рек были еще слабы, являлось серьезным препятствием для успешной работы судов при недостаточности глубин, особенно в меженье время. Приходилось поневоле искать пока выхода из создавшегося затруднения в новых изменениях конструкции судов, и первый шаг в этом направлении был снова сделан А. А. Зевеке.

**Заднеколесные
пароходы и паро-
ходство Зевеке
в 80 гг.**

В конце навигации 1881 года Зевеке командировал своего сына в Америку для ознакомления с плававшими там судами и, на основании полученных таким образом материалов, остановился, как на наиболее пригодном и необходимом для Волги типе—плоскодонных пароходов-паузков, употреблявшихся на р. Амазонке, с двигательными колесами, располагаемыми сзади судна, за кормой, для устранения трения воды о борта. В целях большей легкости и дешевизны судов было решено строить их всецело из дерева и своими собственными силами, но для руководства работами был выписан из Америки мастер-специалист мистер Думбар.

Первый пароход нового типа, названный по имени реки, откуда он был заимствован, „Амазонкой“, был построен зимой 1881—1882 г. в Н.-Новгороде; машина высокого давления и 2 котла выписаны из Америки с завода Рисс. Это было большое трехэтажное судно в 190 фут. длины и 36 фут. ширины, плоскодонное и чрезвычайно легкое, с осадкой порожнем всего в 1 арш., а с полной нагрузкой (24.000 пудов груза и до 400 пассажиров) в 6 четв. 3 верш. Носовым линиям корпуса были приданы ложкообразные очертания подобно бывшим расшивам или тихвинкам,—таким образом и в этом случае, как в постройке „Переворота“, Зевеке пошел самостоятельным путем, далеко опередив свое время. Деревянный корпус судна был скреплен продольными раскосами. Весь трюм и значительная часть палубы были отведены под груз, пассажирские помещения всех трех классов расположены в верхнем (3-м) этаже, над которым (ближе к носу) высоко поднимались две, сравнительно узкие, трубы (по ним волгари характерно прозвали новые суда „козами“). Котлы и двухцилиндровая машина поставлены были на палубе—первые в носу, а вторая в корме, что освобождало

всю среднюю часть судна для груза и, кроме того, сохраняло конечности его от провисания; за кормой было большое гребное колесо

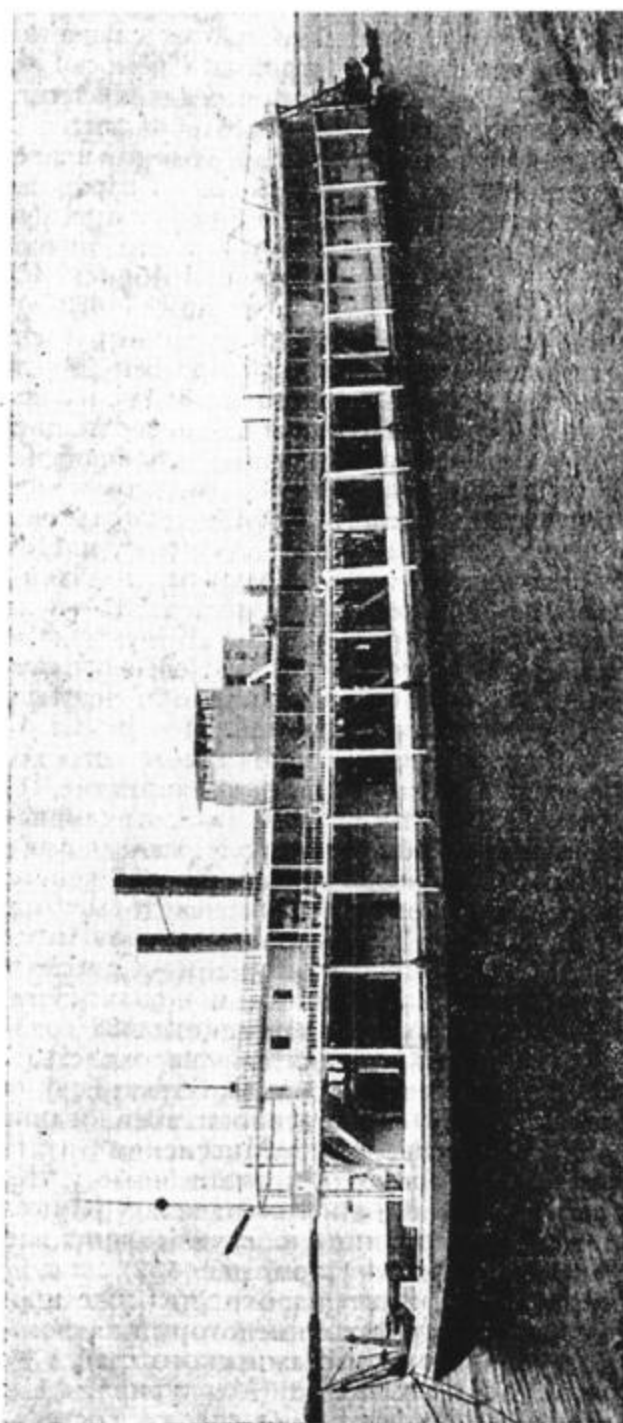


Рис. 150. Заднеколесный пароход А. А. Зевеке „Вел. княгиня Мария“.

с двумя шатунами и (в виду трудности правежа заднеколесным судном) 4 соединенные между собой руля, приводимые в действие двумя румпелями. Все детали судна были настолько легки, что не только

рабочие и ближайшие помощники м-ра Думбар, но даже и сам Зевеке, не верили в успех работы и боялись, что судно развалится в первый же рейс. Однако выпущенный как раз в разгар мелководья 1882 года пароход начал работать прекрасно, сначала в плесе Нижний—Казань, а затем Нижний—Саратов, служа вместо паузка для более крупных судов старой постройки. Скорость хода его (вниз по течению) была 18—19 верст на полной осадке. Строительная стоимость (считая и содержание м-ра Думбар) обошлось в 110.000 руб.

Убедившись в исправной работе парохода и в навигацию 1883 г., Зевеке решил построить по его типу 3 новых парохода,—один, размерами 225'×46', с осадкой в 7 четв. и 3 верш. при полной нагрузке в 27.200 пуд., для низового плеса Волги и два другие, размерами 161'×32' 8"×7'6", для плеса Нижний—Рыбинск. Сделанные под руководством того же м-ра Думбар в зиму 1883—1884 гг., они, однако, вследствие неудачи с машинами, были выпущены в плавание только в 1885 г. под именами американских рек „Магдалена“, „Алабама“ и „Аллегани“¹⁾, из коих первый в 1886 г., в связи с приездом в Нижний вел. кн. Владимира Александровича с Марией Павловной, был переименован в „Великую княгиню Марию“ (см. рис. 150). Кроме того, к началу навигации 1885 года был построен пятый пароход того же типа, размерами в 135'×31', с осадкой в 6 четв. при нагрузке до 5000 пуд., под названием „Аляска“; в 1886 г. еще один заднеколесный пароход, меньшего размера, названный прежним именем „Магдалена“ (см. рис. 151), и в 1887 г. заложен седьмой пароход, 160×30 фут., под именем „Колумбия“.

Это было лебединой песнью А. А. Зевеке. В июле 1887 года он скоропостижно скончался, оставив своим наследникам имущество ценностью около миллиона рублей.

Согласно духовного завещания покойного, пароходное дело его должно было перейти в акционерное предприятие, с предоставлением участия в нем долголетним служащим-сотрудникам завещателя, впредь же до оформления общества продолжалось под руководством сына его Александра Альфонсовича. Хорошо налаженное дело продолжало двигаться с успехом, несмотря на некоторые ошибки нового хозяина, вроде покупки от Коломенских заводов парохода „Веста“, переименованного из забракованной о-вом „Самолет“ „Надежды“. Кроме этого парохода (названного молодым Зевеке „Княжна Татьяна“), им была достроена к навигации 1888 года „Колумбия“, переименованная, в память учредителя пароходства, в „Альфонс Зевеке“, а в 1889 г., по истечении срока контракта с фирмой „Форбес и К^о“, приобретены в полную собственность арендованные у нее пароходы „Колорадо“ (б. „Переворот“), „Миссисипи“ и „Н Бенардаки“, как, равным образом, и пароходы, арендованные у Журавлева.

Таким образом, у Зевеке-сына составилась флот из 13 собственных пароходов американского типа, обслуживавших плеса Нижний—Астрахань и Рыбинск—Нижний (см. рис. 152).

Однако красные дни этого пароходства уже прошли, и постепенно в нем начинал чувствоваться некоторый надлом. Так, с конца 80-х годов, после обновления пассажирского флота у ряда крупных пароходных фирм (о-во „Кавказ и Меркурий“, „Самолет“ и др.), заметно сократился и изменился по своему составу и характеру приток пассажиров на Зевекинские пароходы: на них поехали уже

¹⁾ Строительная стоимость пароходов выразилась—„Магдалены“ в 125.000 р., а „Алабамы“ и „Аллегани“ по 73.000 р.

люди только среднего достатка, для которых пониженная провозная плата пароходства имела решающее значение. Для привлечения пассажиров пароходство ввело целый ряд новых льгот, как, напр., увеличение скидки за обратные билеты—по первому классу до 25% и по второму до 20%, введение для туристов, по соглашению с железными дорогами, круговых железно-дорожно-водных билетов, бесплатный подвоз в крупных пунктах пассажирского багажа от станций жел. дорог к пристаням, предоставление учащимся проезда в 2-м и 1-м классах по билетам 3-го и 2-го класса и т. д., но и все эти меры не привели к желанным результатам, так как не могли достаточно вознаградить публику за сравнительную медленность хода пароходов. Зевеке, продолжительные остановки на пристанях, а главное—неудобства близкого соседства с массовым грузом, перевозимым на пароходах, вплоть до живого скота, сырых кож и пр., с бесконечным шумом перегрузок и днем, и ночью.

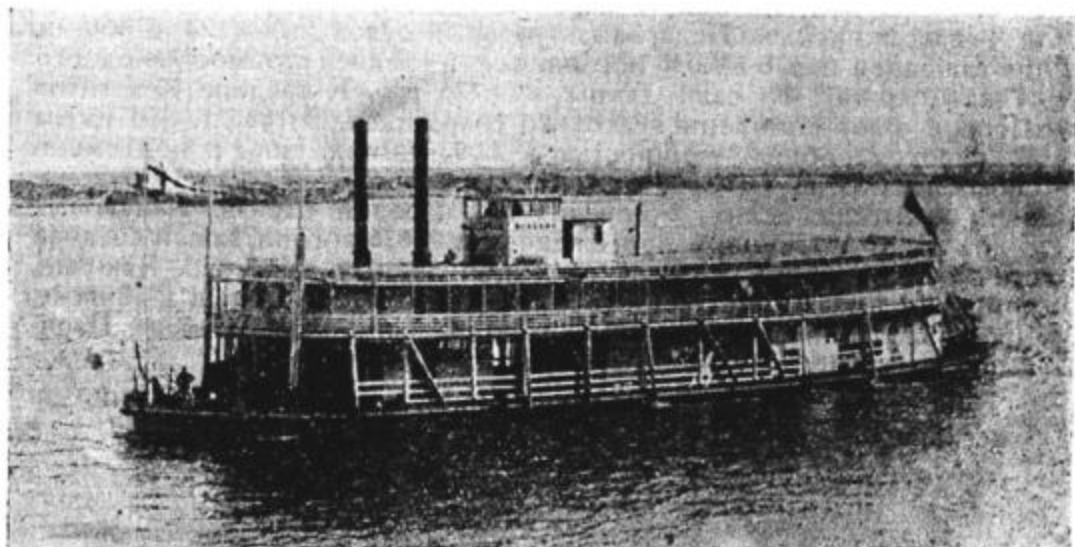


Рис. 151. Заднеколесный пароход А. А. Зевеке „Алабама“.

С течением времени начал сокращаться и приток грузов, а частые мелководья, при крупных размерах судов пароходства, и обострившаяся конкуренция пароходчиков делали перевозку их значительно менее выгодной, чем в прошлые годы.

О-во „Дружина“
в 80 гг.
„Новинна“.

Особенно сильную конкуренцию пароходству Зевеке в перевозке грузов составила в конце 80-х годов компания „Дружина“, во главе которой встал известный на Волге делец Михаил Иванович Шипов.

Происходивший из старинной фамилии Шиповых, владелец известных механических заводов, М. И. приехал в 1869 г. молодым человеком в Нижний-Новгород, начав здесь службу в должности помощника Управляющего О-ва „Дружина“, и быстро выдвинулся в Нижегородском обществе. В короткое время он стал другом и ближайшим советником крупного нижегородского купечества в лице

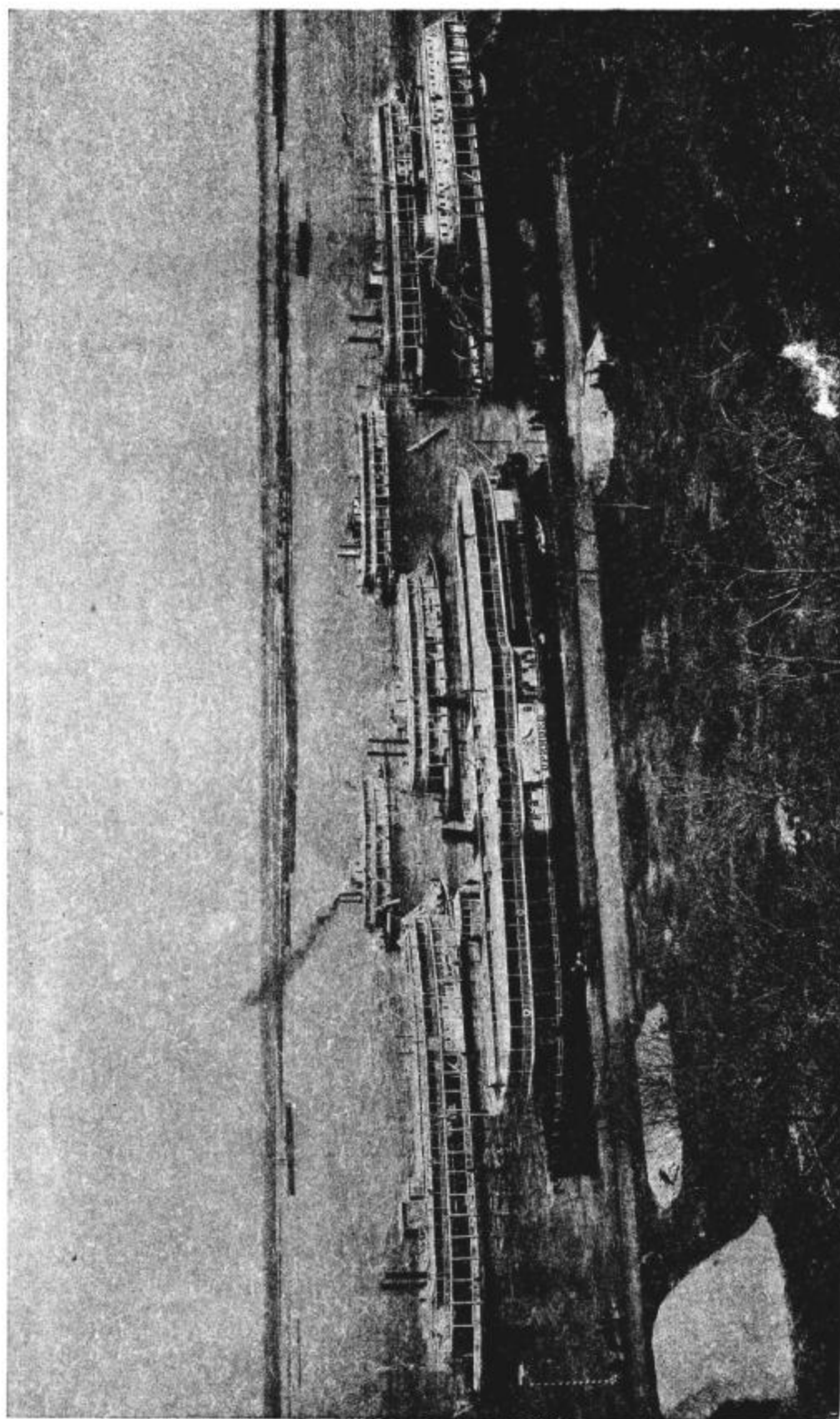
Блиновых, Бугровых, Курбатовых, Вяхиревых, и др. В 1881 г. была открыта нижегородская биржа, и М. И. был избран первым председателем нижегородского биржевого комитета, который, вообще, был много обязан ему. В 1908 г. Шипов был председателем организационного комитета по учреждению съездов волжских судовладельцев, одним из деятельных участников каких съездов оставался почти до самой своей смерти. В паровой компании „Дружина“ Шипов долгое время состоял управляющим, а затем председателем назначенной над о-вом администрации.

Основанная одновременно с о-вом „Кавказ и Меркурий“ в 1858 г. с акционерным капиталом в 1.600.000 руб., „Дружина“ со временем распространила плавание своих судов не только на всю Волгу от Рыбинска до Астрахани, но и на Каму до Перми и Белую до Уфы, занимаясь главным образом перевозкой грузов и лишь в ограниченных размерах пассажиров. В 1876 г. компания имела 24 парохода, общей мощностью в 2.455 номин. сил и подъемной способностью на 3.580.000 пуд. Из них 18 пароходов были буксирные, 2 морские и 4 пассажирские. Непаровых грузовых судов было 123, с общим протяжением палуб в 4.030 погонн. саж. и средней стоимостью одного судна (баржи) 40 саж. длины в 4.726 руб. К середине 80-х годов паровой флот компании несколько сократился. В 1885 г. она имела 22 парохода, общей мощностью в 2.093 номин. силы и подъемной способностью на 3.030.000 пуд. Из этих пароходов было 14 буксирных, 5 пассажирских, 2 морских и 1 паровой барказ. Непаровых судов было 137, общим протяжением в 4.616 погонн. саж. и средней стоимостью одного судна 40 саженой длины в 4.463 руб. Наконец, компания имела пристанские оборудования со складами в Рыбинске, Ярославле, Кинешме, Нижнем, Казани, Симбирске, Самаре, Царицыне, Саратове, Камышине, Астрахани, Перми и Уфе.

Общая стоимость всего инвентарного имущества компании на 1 декабря 1876 и 1885 годов исчислялась в следующих цифрах:

	Стоимость в рублях	
	1885 г.	1876 г.
Пароходы	899.500 р.	713.000 р.
Баржи	476.600 „	477.700 „
Пристани и береговые сооружения	65.857 „	53.700 „
Мастерские для постройки и ремонта судов	57.841 „	67.117 „
Итого	1.499.798 р.	1.311.517 р.

Уменьшение стоимости имущества, помимо сокращения числа пароходов, объясняется практиковавшимися компанией ежегодными отчислениями на погашение. За то в течение рассматриваемых 10 лет запасный капитал компании увеличился с 206.947 р. в 1876 г. до 462.631 руб. в 1885 г. Кроме того, к последнему году компания имела пенсионного капита 11.729 р. и капитала сберегательной кассы своих служащих, хранившегося на текущем счету у предприятия, 115.315 руб.



«Вел. кн. Мария».

«Алиса».

«Алабама».

«Альф. Зевеке».

«Амазонка».

«Ориново» (б. «Колорадо», а еще раньше «Переворот»).

«Россия».

Рис. 152. Флот А. А. Зевеке на Нижегородском рейде.

По фотогр. М. П. Дмитриева в Н.-Новгороде.



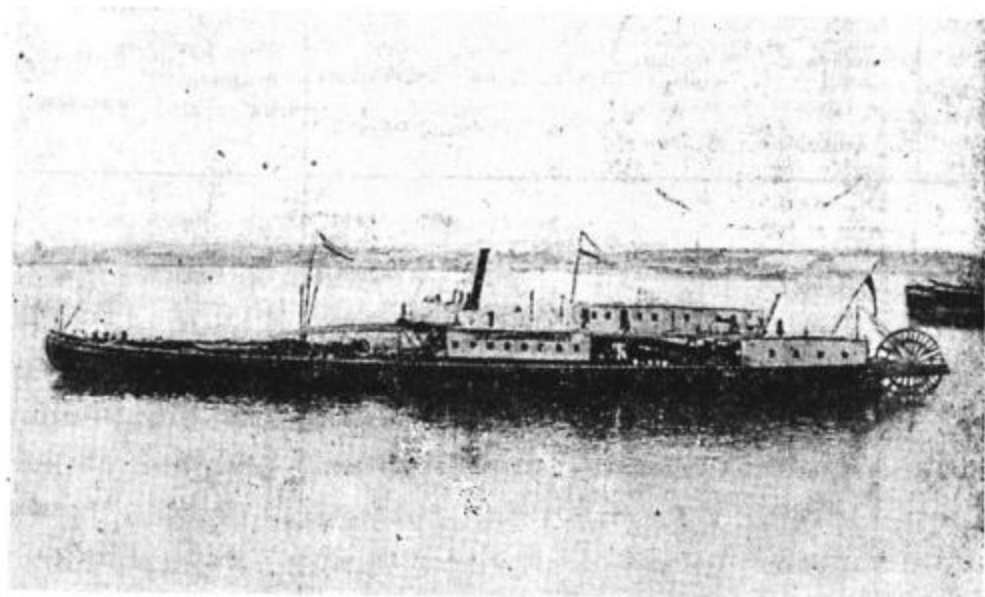


Рис. 153. „Новицка“.

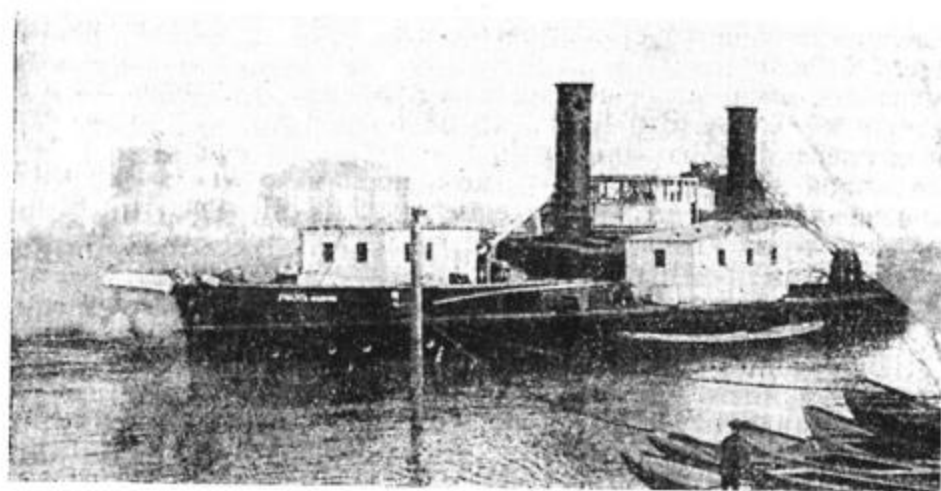


Рис. 154. Пароход „Самара“ о-ва „Дружина“ (позднее о-ва „Мазут“).

Сведения о перевозках не приводились в отчетах компании почему и мы лишены возможности их дать. Цифры же оборотов компании за десятилетия 1876—1885 годов таковы:

Годы.	Д О Х О Д Ы.				Расходы. Всего навига- ционных расхо- дов.	Валовая прибыль.
	От партион- ных грузов по условиям.	От мелких грузов по квитанциям.	От пассажи- ров и войск.	Всего доходов.		
1876	1.223.314	1.828.723	85.566	3.235.320	2.614.333	690.987
1877	768.134	1.797.315	112.805	2.741.688	2.400.000	341.687
1878	1.003.246	1.915.193	136.466	3.117.367	2.659.060	458.306
1879	1.212.569	1.937.936	65.337	3.284.321	2.823.742	460.579
1880	1.005.528	2.059.663	90.654	3.243.985	2.914.580	329.404
1881	1.136.158	1.750.880	110.703	3.110.357	2.732.993	377.363
1882	1.011.977	1.470.306	93.754	2.726.420	2.469.080	257.339
1883	1.044.696	764.688	20.215	2.061.936	1.739.164	322.771
1884	956.744	737.601	33.850	2.068.801	1.993.317	75.484
1885	1.434.946	601.928	7.411	2.251.675	2.214.744	36.931

Как можно видеть, обороты компании были очень крупные, в особенности при ее сравнительно небольшом действовавшем капитале. Объясняется этом тем, что, помимо своих судов, „Дружина“ пользовалась обычно для перевозок и чужими, принимая их в дополнение к своему флоту, и, кроме того, тем, что, помимо судовых операций, она занималась еще торговлей нефтью. Наибольший валовой доход получен был компанией в 1879 г. С следующего года началось постепенное падение доходности с некоторой приостановкой только в два последние года. Особенно большое сокращение доходов произошло по пассажирскому движению и перевозкам мелких квитанционных грузов, что, естественно объясняется конкуренцией развивавшихся на Волге пароходов американского типа.

Наибольший дивиденд был выдан компанией в 1876 г.— по 140 руб. на акцию 1.000-рублевого достоинства, а всего на 1.600 акций 224.000 руб., или 14% на весь складочный капитал. В 1877 г. было выдано всего 112.000, или 7%, в 1878 и 1879 гг. по 144.000, или по 8% и, наконец, в 1880 г. выдано в последний раз 96.000 руб., или 6%, а в начале 80-х годов над о-вом была уже назначена администрация во главе с М. И. Шиповым. Стараниями главным образом последнего начинавшееся падение предприятия было на некоторое время приостановлено. По инициативе своего нового руководителя компания пригласила к себе на службу бывшего помощника м-ра Думбар по постройке пароходов у Зевеке А. А. Пудова и при его помощи

соорудила в 1886—1887 гг. на своей судостроительной верфи в Звениговском затоне, по планам и чертежам механика А. И. Губырина, 3 плоскодонных деревянных баржи-транспорта, размерами примерно

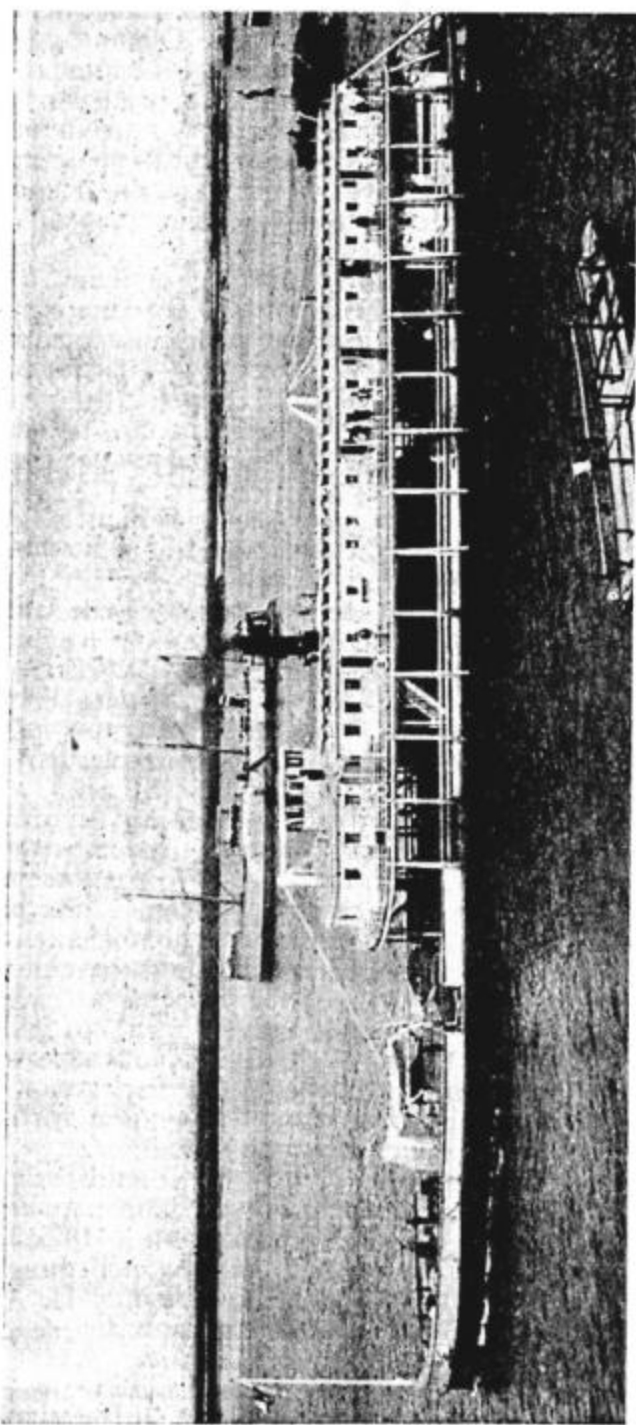


Рис. 155. Заднеколесный пароход „Россия“.

40×5 саж., с паровыми двигателями и машинным устройством в общем такой же системы, как у заднеколесных пароходов, и также

с колесом, расположенным сзади, и пустила их в низовый плес для перевозки грузов, а позднее отчасти и пассажиров IV-го класса (см. рис. 153). Так появился на Волге и еще новый (в сущности уже последний, если не считать теплоходов) тип паровых судов— *товарные* пароходы, специально приспособленные для перевозки товаров, но ходившие без буксирного веза. Очень дешевые по постройке и эксплуатации (главным образом в отношении пожизки топлива), поднимавшие до 60 (а одно судно даже до 85) тыс. пуд. груза на осадке в 12 четв., эти новые суда, получившие в начале и название „новинок“¹⁾, повезли груз и пассажиров, правда, со скоростью несколько меньшей, чем товаро-пассажирские пароходы (от 8 до 12 верст против течения и до 15 верст по течению), но почти вдвое дешевле последних.

Кроме „новинок“, „Дружина“ выпустила еще в навигацию 1887 г. построенный на заводе Шипова в Костроме (первоначально для самарского куца Константинова) гигантский буксирный пароход „Самара“, размерами в 221'×29'6"×12',—по словам современного хроникера, „небывалое чудище“, которое „свободно выводит против воды более 600 тыс. пуд. груза в один подчал. Караван судов, подцепленных к этому гиганту, простирается на целую версту“²⁾ (см. рис. 154).

Необходимо однако сказать, что все эти новшества в конечном результате не спасли „Дружину“ от ликвидации, и в 900-х годах она покончила свое существование.

Дабы не возвращаться больше к паровым судам заднеколесного типа, с успехом заменившим собой пароходы и баржи срочно-буксирных линий 60-х—70-х годов, следует заметить, что они не могли удовлетворить крупные волжские фирмы, стремившиеся строить свою деятельность, по тогдашним условиям плавания, преимущественно на пассажирских перевозках и на быстроте движения судов.

Между тем движение заднеколесок было много медленней обыкновенных пароходов, так как обрезающая форма их кормы образовывала сзади водовороты, невыгодно отражавшиеся на работе колес, коэффициент полезного действия которых получался значительно ниже, чем у пароходов с бортовым расположением движителя. Помимо того, значительным недостатком заднеколесных пароходов являлась отмеченная выше трудность их правяжа вследствие того, что боевая вода из-под колес не попадала на рули, которые к тому же были подвержены действию струй кормовых водоворотов.

Отмеченные недостатки заднеколесных пароходов сводили на нет все их достоинства и были главной причиной того, что строительство их не получило распространения на Волге.

Из не-Зевекинских судов этого типа можно отметить только одну „Россию“—железный товаро-пассажирский пароход довольно оригинальной наружной конструкции, размерами в 218'×37' с высотой бортов в 8' 6", выстроенный в 1887 году Коломенским заводом по заказу Штеерта и проданный последним купцу И. А. Петелину, а в 1893 году арендованный тем же пароходством Зевеке (см. рис. 155).

¹⁾ М. б., по имени первого из них, названного „Новинкою“. Остальные 2 судна назывались: „Александр Губырия“ и „Звенигский затон“. Впоследствии они были переименованы названиями драгоценных камней: „Бирюза“, „Изумруд“ и „Рубин“, и машины их неоднократно ставились в новые корпуса, иногда, вместо деревянных, в железные.

²⁾ Журн. „Русское Судостроение“ 1887 г., № 16—17, стр. 37.

Кроме того, в первой половине 90-х годов компанией „Дружина“ были выстроены еще 3 „новинки“ — „Бриллиант“, „Жемчужина“ и „Яхонт“—и в 1897 г. пароходством Зевеке построен заднеколесный пароход „Флорида“, которыми, собственно говоря, и закончилось строительство судов этого типа. Был еще опыт постройки заднеколесного парохода на Каме: в 1886 г. на Мотивилихинском заводе был построен пароход „Гражданин“ для купца Лунегова, но он оказался совсем неудачным.

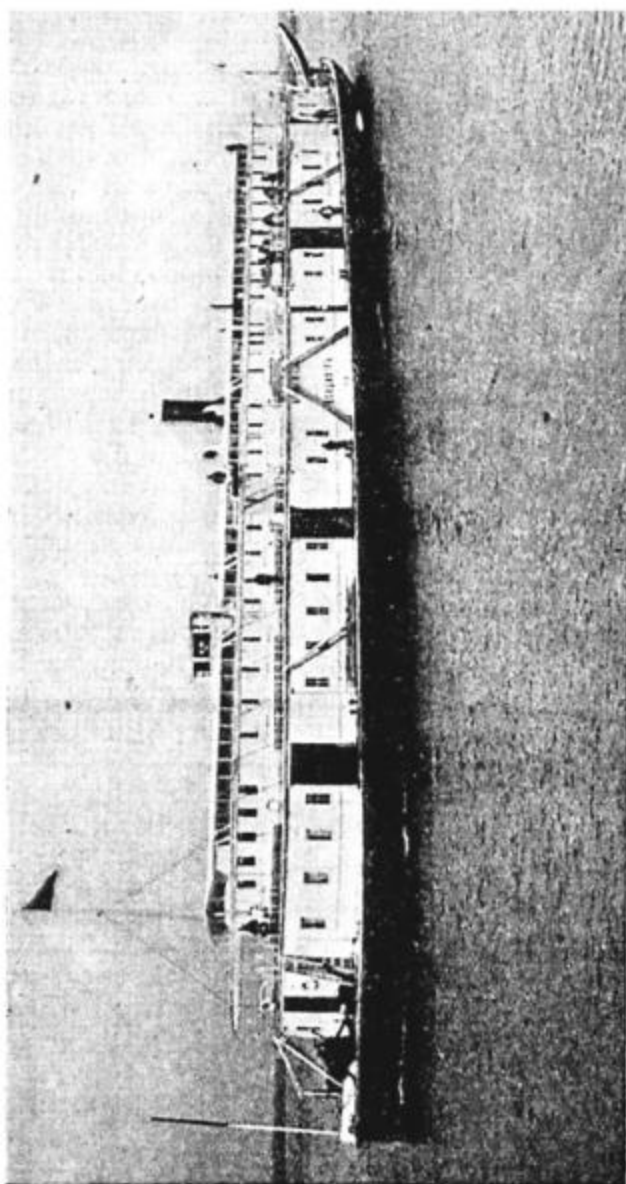


Рис. 156. Товаро-пассажирский пароход „Вел. кн. Владимир“ о-ва „Кавказ и Меркурий“.

О-во „Кавказ и Меркурий“ в 80 гг.

В улучшении пассажирского движения на первом месте в 80-е годы должно быть поставлено о-во „Кавказ и Меркурий“, занявшее к этому времени, вообще, очень солидное и несколько привилегированное положение, вследствие того, что в нем приняли участие в качестве акционеров

члены царской фамилии и ряд других влиятельных лиц. При содействии этих лиц о-ву еще в 1866 г. был передан сначала во временное пользование, а в 1878 г. окончательно закреплен, бывш. астраханский военный порт с ценным заводом, эллингом, всеми постройками и имуществом; ему преимущественно сдавались все казенные перевозки; оно (единственное из всех о-в) начало получать (с 1884 г.) под видом особого помилного вознаграждения за содержание срочных пароходных сообщений по Каспийскому морю и перевозку почты ежегодные крупные субсидии (около 300 тыс. руб.). При таких условиях о-ву легче других было поддерживать свое положение и производить пополнение и обновление флота.

В 1876 г. о-во имело на Волге 19 железных пароходов, из коих 10 пассажирских (4 американского типа и 6 легких, однодечных), 4 товаро-пассажирских (американского типа) и 5 буксирных, общей мощностью в 2.260 номин. сил, и 44 баржи, с общей стоимостью всех этих судов в 1.433.527 руб. Кроме того, береговые сооружения о-ва (в том числе собственная верфь для постройки пароходов и мастерские в Спасском затоне) оценивались в 493.227 руб. В 1885 г. волжский флот о-ва состоял из 21 железного парохода, — из них уже 17 было пассажирских (12 американского типа, 4 однодечных и 1 паровой баркас) и 4 буксирных, — и из 34 баржей, в числе коих было 3 железных и 3 деревянных с железными резервуарами для перевозки наливом керосина, остальные целиком деревянные. Общая стоимость судов определялась по отчету о-ва на 1 января 1886 г. в 1.787.000 руб., не считая ежегодных отчислений в сумме от 142.000 (в 1876 г.) до 219.000 руб. (в 1885 г.) на погашение первоначальной стоимости судов. Стоимость береговых сооружений исчислялась к концу 1885 года в 619.520 руб. Наконец, запас разных материалов и припасов составлял на то же время 350.630 руб.

Нелишне отметить кстати, что в 1881 г. о-во, вследствие обострившейся конкуренции, ушло с р. Камы (после работы там около 23 лет) и отныне все свое внимание сосредоточило на Волге.

Отчетные данные о работе о-ва в волжском бассейне за десятилетие 1876—1885 г.г. выражаются в следующих цифрах:

Годы.	П а с с а ж и р с к о е п а р о х о д с т в о .				Буксирное пароходство. Груз, в пуд.
	Пассажиры.	Воинские чины.	Багаж, в пуд.	Груз, в пуд.	
1876	136.924	2.048	46 456	1.507.784	5.224.627
1877	106.075	32.221	38.766	1.432.094	3.925.657
1878	149.899	55.739	47.747	1.807.980	3.578.581
1879	176.450	25.558	52.600	1.892.245	3.396.542
1880	152.417	9.056	48.683	2.354.370	4.052.953
1881	179.156	8.720	50.852	2.055.951	3.593.387
1882	213.433	3.965	61.377	2.972.517	3.516.552
1883	269.529	6.583	70.498	2.565.267	3.505.860
1884	245.524	7.754	65.970	3.686.470	4.147.867
1885	201.213	16.413	57.701	3.427.064	6.236.127

В приведенной таблице особенное внимание обращает на себя прогрессивное увеличение работы пассажирского пароходства— характерный симптом 80-х годов, может быть, наиболее проявившийся в о-ве „Кавказ и Меркурий“ по перестройке его флота.

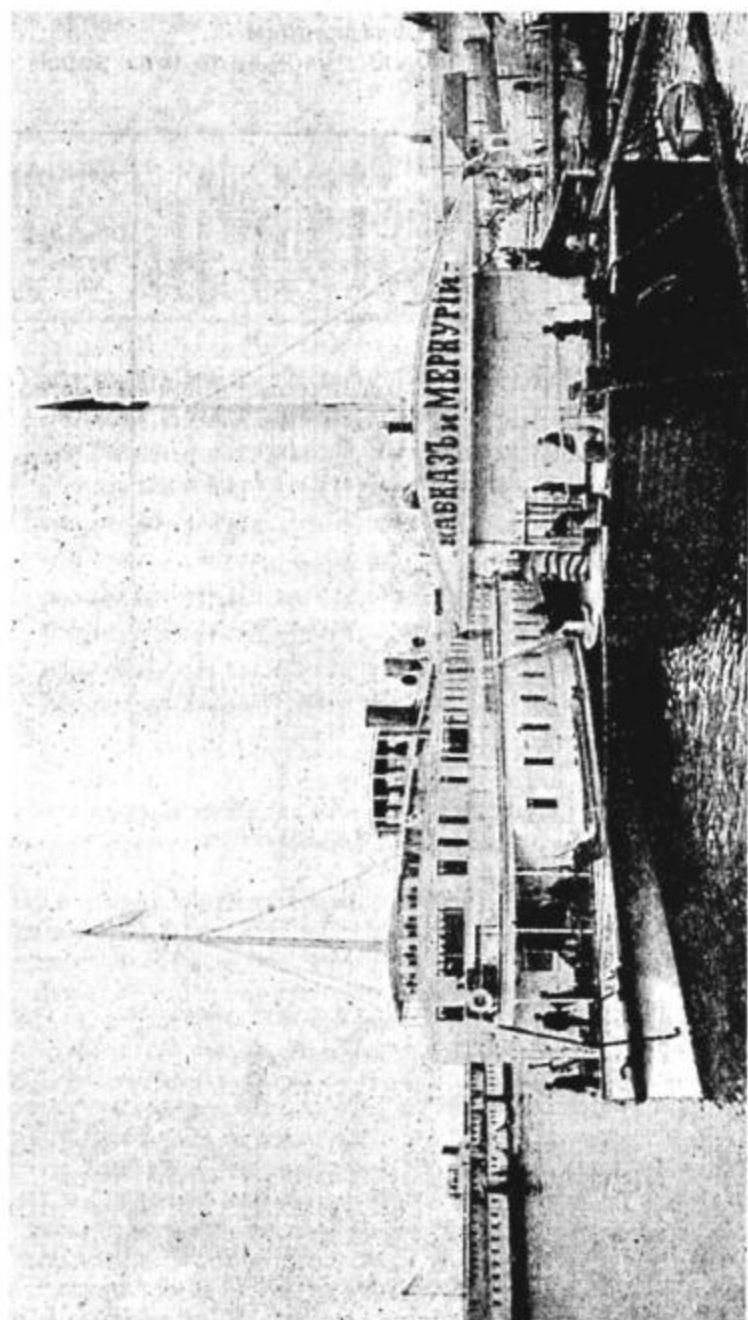


Рис. 157. Пассажирский пароход „Фельдмаршал Суворов“ о-ва „Кавказ и Меркурий“.

Перевозки буксирных судов о-ва представляют довольно значительные колебания, хотя необходимо отметить, что некоторые из этих колебаний не имели общего значения, будучи вызваны специальными условиями данного пароходства, указанными выше. Так, напр.,

крупное увеличение грузовых перевозок в 1885 г. объясняется тем, что о-ву была сдана казной доставка из разных пунктов Поволжья до Астрахани 2.018.000 п. железнодорожных материалов для строящейся тогда Закаспийской железной дороги. Прилив грузов в о-во в означенном году был так велик, что собственных судов его оказалось недостаточно, и о-во вынуждено было часть своих грузов отдать на доставку другим судовладельцам.

Очень устойчивое финансовое положение о-ва характеризуется следующими цифрами:

Годы.	Выручка за перевозку			Общая сумма доходов вместе с равными	Общая сумма расходов.	Чистая прибыль ¹⁾	Прибыль по морскому пар-ву.	Дивиденд		Запасный капитал.
	грузов.	пасса-жиров.	войск.					Общая сум-ма.	На 1 ак-цию.	
1876	908.488	350.241	18.559	1.294.871	919.364	233.821	438.419	450.000	25	202.351
1877	777.010	316.935	165.494	1.273.598	874.255	246.322	479.776	450.000	25	302.577
1878	980.571	365.316	212.058	1.571.599	867.897	548.254	616.769	630.000	35	573.003
1879	842.257	405.983	47.323	1.320.922	807.114	361.513	606.884	630.000	35	774.840
1880	885.476	377.187	15.446	1.311.663	804.800	331.314	635.905	630.000	35	946.096
1881	1.106.811	419.669	21.785	1.574.222	916.714	481.350	861.285	810.000	45	1.266.791
1882	957.853	502.478	7.066	1.526.139	977.189	363.084	313.950	540.000	30	1.279.383
1883	972.906	572.084	10.535	1.578.633	950.881	418.201	120.723	450.000	25	1.269.396
1884	1.016.978	534.084	14.823	1.590.631	957.979	423.143	145.821	450.000	25	1.268.776
1885	1.064.629	462.261	29.789	1.580.705	1.023.739	332.631	537.786	630.000	35	1.203.776

Таким образом расходы о-ва составляли в среднем приблизительно 60 с небольшим процентов валового прихода и только в 1876 г. превысили 70%.

Размер дивиденда, при складочном капитале о-ва в 4.500.000 руб. и стоимости каждой акции в 250 руб., в течение 4 лет составлял 10% на капитал, один год—12%, 4 года—14% и в 1881-м году—18%.

Кроме запасного капитала, о-во имело еще особый страховой капитал, сумма которого достигала 600.000 руб., а в 1885 г. было отчислено 104.508 руб. в специальный фонд на постройку новых судов в целях расширения предприятия. Собственно говоря, это расширение дела, переустройство старых судов и строительство новых начались еще раньше—с самого начала 80-х годов, но до 1885 г. производились из общих средств предприятия.

Так, в 1880 г. о-во построило на своем заводе в Спасском затоне новый товаро-пассажирский пароход американской системы, длиною в 280' и шириной (без кожухов) в 35', с машиной в 220 номин. и 780 индик. сил, скоростью хода до 17 верст вверх по течению, поднимавший, на осадке в 10 четв., до 40.000 пуд. груза и названный первоначально „Иоанн Грозный“ (впоследствии „Великий князь Владимир“ (см. рис. 156).

¹⁾ За ежегодным отчислением на погашение стоимости имущества.

К навигации 1882 года в том же Спасском затоне был выстроен пассажирский пароход по типу „Императора Александра II“, но несколько больших размеров, с машиною Compound в 1.500 индикат.

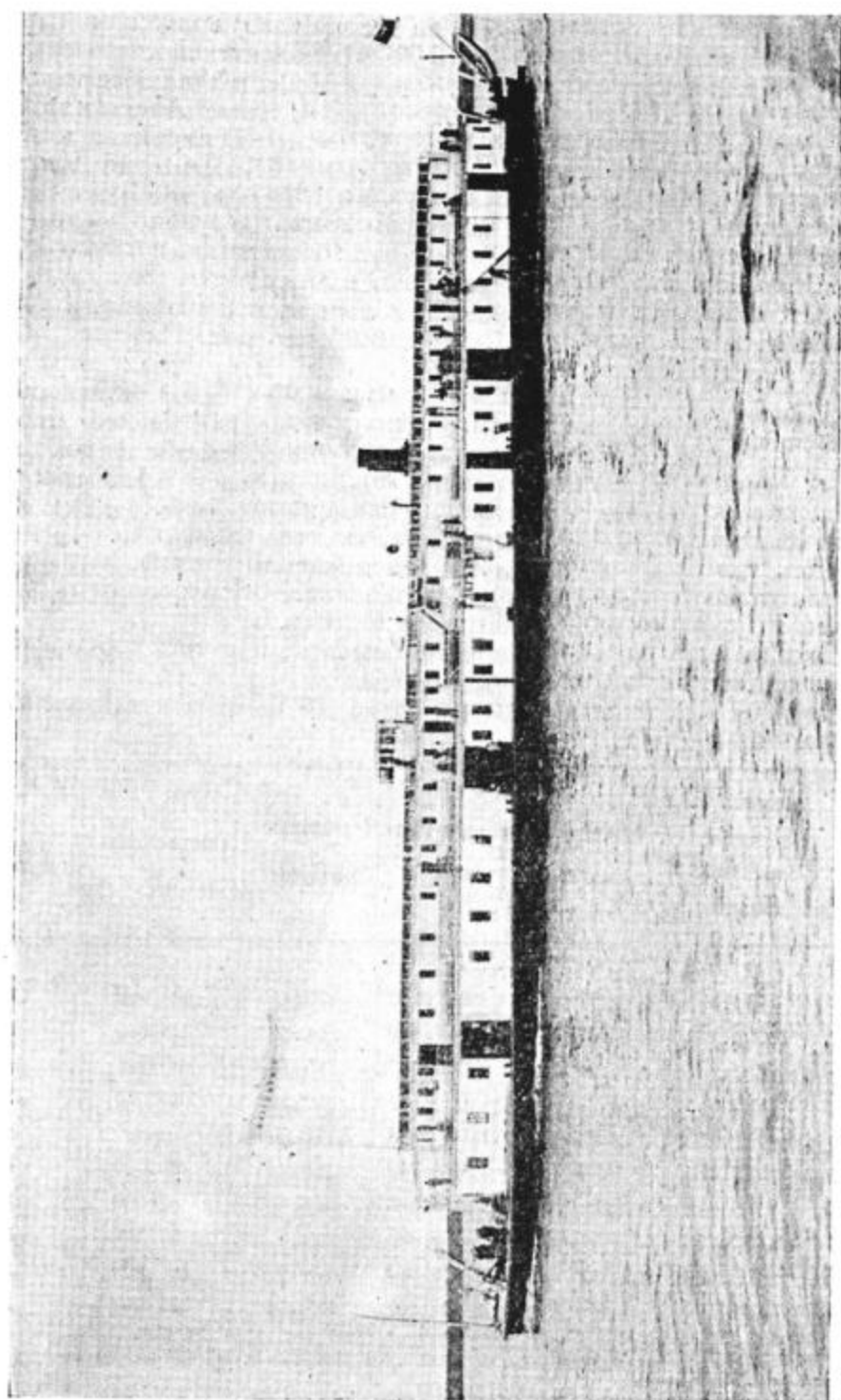


Рис. 158. Товаро-пассажирский пароход „Олег Веший“ о-ва „Кавказ и Меркурий“.

сил, изготовленной в Англии на заводе Эльдер и Ко. Пароход, получивший название „Фельдмаршал Суворов“, был сделан великолепно и долгое время считался лучшим пассажирским пароходом на Волге. (см. рис. 157). „Быстрый ход, роскошное убранство, необыкновенный простор всех помещений, наконец, устроенное на нем электрическое освещение, — на первом из волжских пароходов, — говорит о-во в обзоре своей 50-летней деятельности, — сразу завоевали внимание публики и составили для общества такую же рекламу, как 12 лет перед тем составил пароход „Император Александр“ (II).

В зиму 1884—1885 гг. были перестроены на американский тип пароходы „Александр Невский“, „Петр Великий“, „Дмитрий Донской“ и „Императрица Екатерина II“ к навигации 1886 года построен товаро-пассажирский пароход „Владимир Мономах“, грузоподъемностью, как и „Иоанн Грозный“, до 40 тыс. пуд.; к навигации 1889 года такой же пароход „Святослав“; наконец, в зиму 1889—1890 г.г. вновь переделан пароход „Екатерина II“ и выпущен к навигации 1890 г. под новым наименованием „Олег Вещий“ (см. рис. 158) 2).

О-во „Самолет“ к началу 80-х годов оказалось довольно отсталым от своих конкурентов: оно продолжало работать старыми, однодечными пароходами, которых имело 39 единиц, общей мощностью в 2.955 номин. сил. Правда, пароходы эти отличались истинными самолетскими качествами — быстротой хода и аккуратностью, но далеко не предоставляли тех удобств, как пароходы американского типа, а главное — начинали становиться, с развитием волжского грузооборота, невыгодными по своей малой грузоподъемности.

Доходы о-ва начали постепенно падать, и в 1882 г. оно вынуждено было выпустить облигационный заем.

Итоги его работы за десятилетие 1876—1885 гг. выразились в следующих цифрах:

Годы.	Количество перевезенных пассажиров.	Общие доходы.	Общие расходы.	Чистая прибыль.	Дивиденд	
					Общая сумма.	На 1 акцию.
1876	784.391	1.257.860	981.510	276.350	105.000	17,5
1877	796.423	1.269.293	1.017.400	251.892	105.000	17,5
1878	791.239	1.308.762	993.062	315.700	120.000	20,0
1879	865.812	1.425.958	1.050.794	375.163	180.000	30,0
1880	770.555	1.263.400	1.089.838	173.562	75.000	12,5
1881	721.484	1.233.988	1.078.742	155.245	60.000	10,0
1882	708.975	1.234.879	1.026.570	208.309	87.500	17,5
1883	750.956	1.075.011	853.835	221.175	87.500	17,5
1884	702.036	1.123.778	973.684	150.094	100.000	20,0
1885	636.190	1.074.455	867.809	206.646	75.000	15,0

1) „Кавказ и Меркурий“ 1858-1908 гг. Стр. 43.

2) Там-же, стр. 43-44.

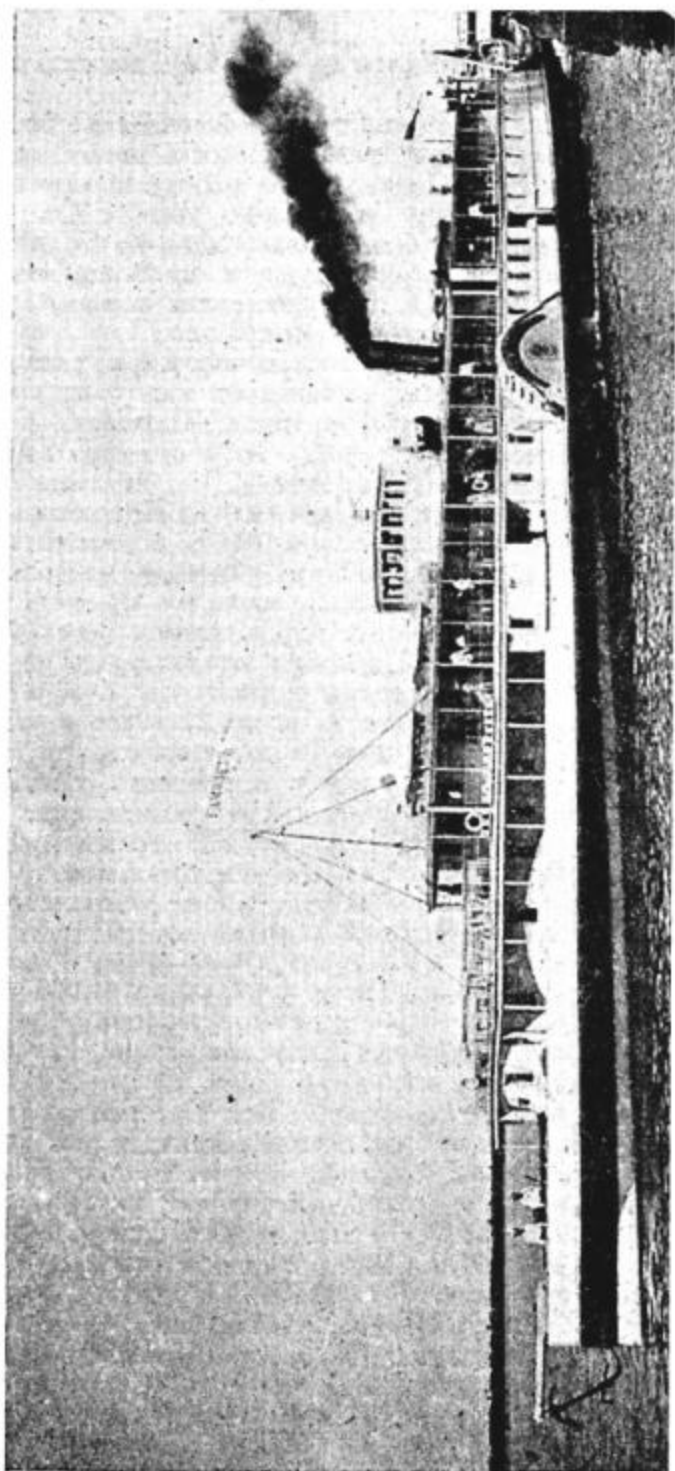


Рис. 159. Пассажирский пароход „Вел. кн. Мария Павловна“ о-ва „Самолет“.

Как можно видеть из приведенной таблицы, соотношение расходов с доходами у о-ва „Самолет“ было, вообще, значительно менее благоприятное, чем в о-ве „Кавказ и Меркурий“: здесь расходы составляли от 73% (в 1876 г.) до 86% валового прихода (в 1884 г.).

Размер дивиденда колебался от 4 до 12% на складочный капитал.

В поисках выхода из тяжелого положения о-во прежде всего решило уничтожить некоторую разбросанность своих операций по целому ряду притоков Волги, стянув всю работу на коренной волжский путь. В начале же 80-х годов оно ушло с Оки (в 1881 г.) и с Камы (в 1882 г.), затем ликвидировало дело на Белой и в конце десятилетия на Унже. При этом старые и наиболее неэкономные суда продавались, и часть их была заменена новыми, вообще же флот о-ва был довольно значительно сокращен.

Однако этих мер оказалось недостаточно, и о-во решило сделать опыт с постройкой первого американского парохода, который оно заказало в Бельгии на заводе Коккериль. Пароход, получивший название „Вера“, вполне удовлетворил о-во, и оно заказало на том же заводе еще один американский пароход—„Вел. княгиня Мария Павловна“ и также один пароход—„Надежда“ на Коломенском заводе. Два последние парохода вышли весной 1886 г., но, насколько первый из них оказался во всех отношениях удачным, настолько второй был неудачен, так что о-во отказалось даже его принять (как отмечено выше, он был куплен позднее пароходством Зевеке).

„Великая княгиня Мария Павловна“ представляла из себя судно в 350 фут. длины и 58 фут. ширины в кожухах, с машиной Compoult в 580 индик. сил и скоростью хода до 22 верст в час вверх по течению и до 25 верст (в меженную воду) вниз (см. рис. 159).

С вновь построенными судами у „Самолета“ составилась флот из 30 пароходов, общей мощностью в 2.355 номин. сил. Стоимость всего инвентарного имущества о-ва на это время определялась в 1.326.869 руб. Действующий капитал, путем погашения выпущенных акций, был сокращен до 1.250.000 руб. Кроме основного капитала, о-во имело еще особый оборотный капитал, составивший в 1877 г. 395.000 руб. и возросший к 1885 г. до 500.000 руб., и запасный капитал, увеличившийся за то же время с 67.000 до 83.000 руб.

Принятыми мерами и некоторым сокращением расходов о-во начало, было, несколько улучшать свое положение, как его неожиданно постигло большое несчастье.

В августе 1886 г. новый пароход „Вера“ сгорел около Ровного, в Камышинском плесе, с массой человеческих жертв. Этот пожар сильно повлиял на дела о-ва, сократив к нему приток классных пассажиров, которые начали избегать самолетских пароходов. Доходы о-ва упали в 1886 г. до 1.032.128 руб. и в 1887 г. до 1.028.665 руб., так что за оба года в дивиденд было отчислено всего по 50.000 руб. Был момент, когда дела о-ва настолько пошатнулись, что заговорили о его ликвидации, но положение спасла энергия и уверенность в деле директора-распорядителя о-ва Г. А. Ратькова-Рожнова. Поддержанный собранием акционеров, он решил коренным образом обновить весь флот о-ва, а завод Коккериль¹⁾, неизменно

¹⁾ Судостроительные заводы Коккериль основаны в 1817 г. знаменитым в свое время Джоном Коккериль, на берегу р. Мезы, в двух лье от Люттиха. До 1840 г. они были в единоличном заведывании своего основателя, с 1842 г. перешли в распоря-

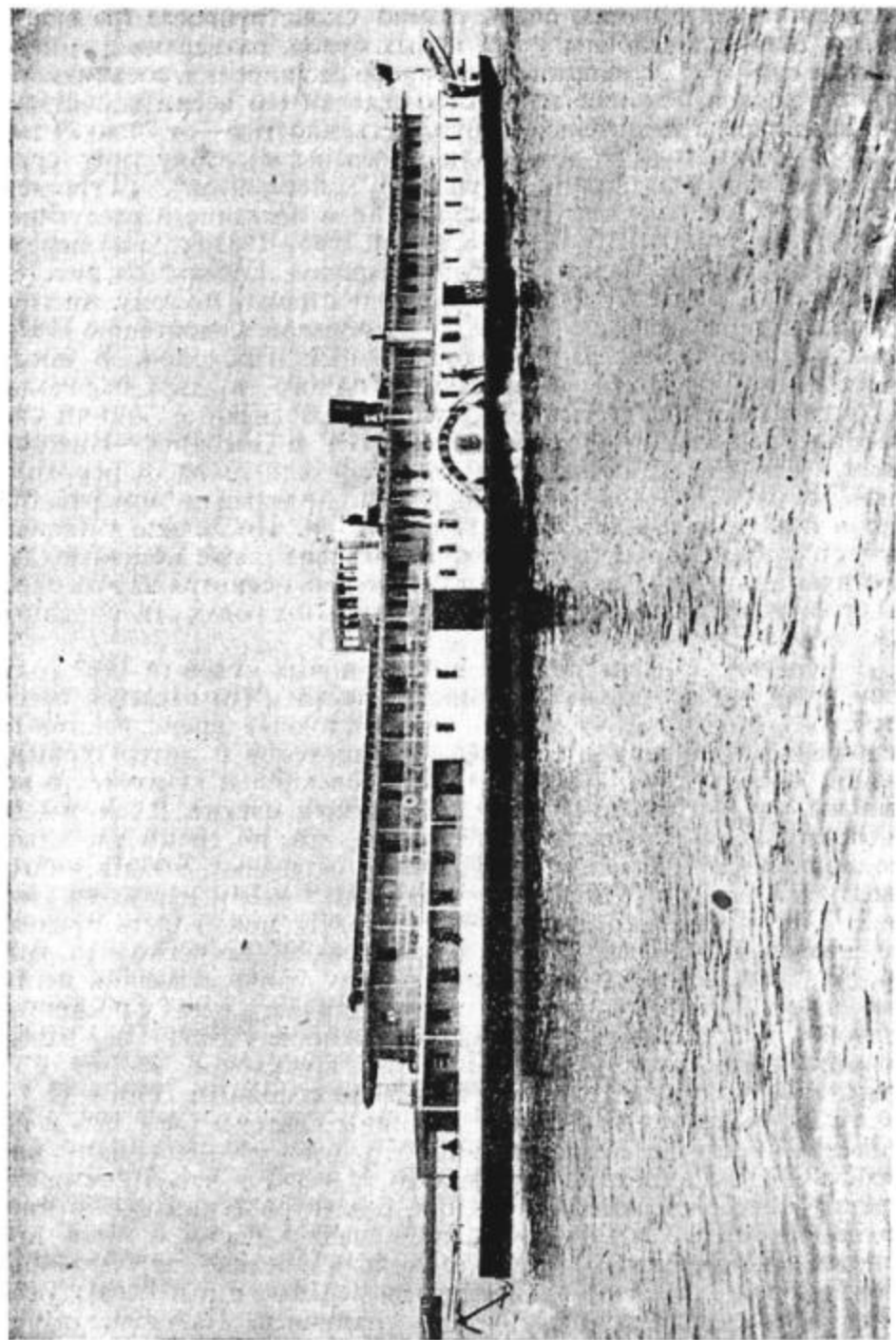


Рис. 160. Пассажи́рский пароход „Пушкин“ о-ва „Самолет“.

жение компании, во главе которой стояли в последовательном порядке: барон Евг. Садуань, Делуа Матъа и с 1887 г. горн. инж. Адольф Гренъе, особенно удачно, с редким умением и энергией продолжавший блестящее дело Джона Коккериль. В 80-х гг. это было грандиозное предприятие, не имевшее себе равного по всей Европе. Заводы занимали огромную территорию в 108 гектаров (237.276 кв. саж.) с населением в 30.000 душ. Персонал служащих доходил до 9.000 чел. Капитал о-ва составлял 15.000.000 франков.

выполнявший заказы о-ва, очень удачно сконструировал (на основе „Вел. кн. Марии Павловны“) тип новых судов, размерами для низового плеса в 252'×28', с машинами двойного расширения, соединявших быстроту хода и большое изящество отделки (со всеми удобствами для пассажиров) с значительной грузоподъемностью—от 20 до 24 тыс. пуд. В том же году о-вом были заказаны по этому типу сразу 4 парохода под названиями: „Пушкин“, „Лермонтов“, „Тургенев“ и „Некрасов“, из коих два первые вышли в плавание в следующем же 1887 г. (см. рис. 160). Кроме того, зимой 1886—1887 гг. о-во переделало по типу „Вел. кн. Марии Павловны“ пароход „Гоголь“ (см. рис. 161) и из остатков „Веры“ (железный корпус) построило по тому же типу пароход „Жуковский“, выпустив таким образом в навигацию 1887 г. 4 новых (и наново отделанных) однотипных пароходов. В последующее время, ежегодно выпуская от одного до двух пароходов нового типа, „Самолет“ быстро установил ежедневные линии сначала в плесе Нижний—Астрахань, а затем и Рыбинск—Нижний, приняв в качестве типичных для этого последнего плеса пароходы „Князь Михаил Тверской“ и „Князь Юрий Суздальский“ (см. рис. 162) и вновь вернув к себе все симпатии публики. Последние установились настолько прочно, что „Самолет“ объявил даже несколько повышенную против других пароходств таксу, и, несмотря на это, пароходы его переполнялись пассажирами, как в 70-х годах „американцы“ А. А. Зевеке.

В первую же навигацию по выходе новых судов (в 1887 году) современный обозреватель судоходства писал: „Что касается пассажирского судоходства на Волге, то в настоящее время все газеты переполнены сообщениями о рейсах пароходов с литературными именами: «Лермонтов», «Пушкин», «Жуковский» и «Гоголь», о которых мы уже говорили в нашем предыдущем очерке. В самом деле, ожидания публики сбылись, и пароходы эти, по своим удобствам и водворившимся на них порядкам, не оставляют желать ничего лучшего, как об этом единодушно заявляется всеми местными газетами... Тип новых пароходов о-ва «Самолет» может быть признан незаменимым для Волги“¹⁾. И действительно, превосходная конструкция судов, соответственная волжским условиям плавания неглубокая осадка, легкость и подвижность соединялись в них с роскошью обстановки и всеми удобствами для пассажиров. Размеры пароходов низового плеса были: 250×28 фут. без кожухов и 250×50 фут. с кожухами, высота 10 фут., осадка в воде с полным грузом (в 7—8.000 пуд.) около 45—46 дюймов. Машины системы Compound, с инжекционными холодильниками, мощностью до 600—800 индик. сил. Скорость хода достигала в среднем до 22 верст в час. Просторные и светлые пассажирские помещения, с электрическим освещением и водопроводом в каждой каюте, отапливались паром и были прекрасно вентилированы. Огромные, комфортабельно обставленные столовые-салоны, с пианино, изящными зеркалами и мебелью, освещались целым рядом электрических лампочек. Наконец, особое внимание было обращено на противопожарные мероприятия, и пароходы были хорошо защищены от возможности пожара и от случайного возгорания нефти.

С выпуском новых судов старые распродавались о-вом или (в большинстве случаев) переделывались на буксирные.

¹⁾ Журнал „Русское Судоходство“ 1887 г., № 16—17.

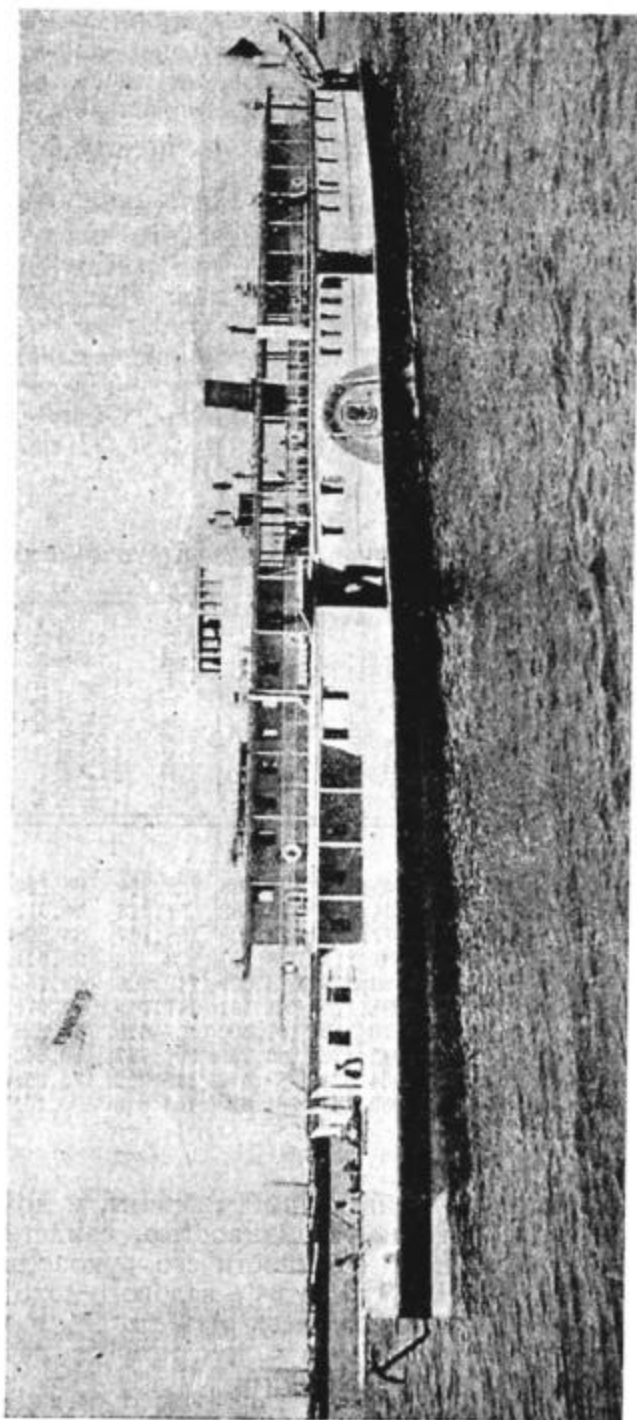


Рис. 161. Пассажирский пароход «Гоголь» о-ва «Самолет».

„0-во по Волге“ в 80 гг. Старейшее пароходное о-во „по Волге“ давно уже не шло впереди волжского пароходства, работая в большинстве своими прежними буксирными пароходами. С течением времени однако, когда положение буксирного пароходства начало становиться все более и более тяжелым, о-во постепенно стало сокращать свою работу в этой области, медленно, но неуклонно, переходя преимущественно на пассажирское дело. Флот о-ва к началу 80-х годов состоял из 16 железных пароходов, 48 грузовых непаровых судов и 19 пловучих пристаней, общей стоимостью в 1.628.582 руб.

80-е годы начались перестройкой в 1880 году буксирного парохода „Москва“ на пассажирский американского типа „Император“; в 1883 году был выстроен однотипный с ним пассажирский „Императрица“. В то же время о-вом были проданы буксирные пароходы „Кама“ (в 1878 г.), „Ока“ (в 1881 г.) и „Ахтуба“ (в 1882 г.).

К середине 80-х годов флот о-ва состоял из четырех буксирных пароходов (Волга, Самсон, Геркулес и Криюши) и десяти пассажирских (Царь, Царица, Царевич, Царевна, Князь, Княгиня, Государь, Государыня, Император и Императрица, из коих 4 последние американского типа).

Финансовые обороты его в период 1876—1885 годов были таковы:

Г О Д Ы.	Выручка:		Общая сумма доходов.	Общая сумма расходов.	Валовая прибыль.	Отчисления на погашение стоимости имущества.	Дивиденд:	
	по буксирному пароходству.	по пассажирскому пароходству.					общая сумма.	на 1 акцию.
1876	942.734		945.948	722.558	223.389	95.743	109.200	14
1877	732.201		734.546	676.632	57.913	50.317	39.000	5
1878	775.624		777.955	619.808	158.137	83.393	62.400	8
1879	878.450		881.118	658.767	222.350	92.871	117.000	15
1880	820.033		822.313	678.609	143.609	62.750	62.400	8
1881	279.034	548.104	851.175	711.161	140.013	47.978	78.000	10
1882	327.870	536.333	870.213	712.603	157.610	45.358	97.500	11,5
1883	366.451	575.623	945.126	735.389	209.737	80.642	11.700	15
1884	335.363	598.555	934.824	789.572	145.252	75.953	58.000	7,5
1885	344.752	589.846	935.267	781.623	153.643	100.171	39.000	5

Как можно видеть из приведенной таблицы, и доходы, и расходы о-ва отличались большой устойчивостью, свидетельствующей о солидной прочности дела и опытности его руководителей. Расходы составляли от 74 (в 1879 г.) до 84% валового дохода (в 1884 г.) Отчисления в дивиденд, колеблющиеся от 2 до 6% на складочный капитал о-ва, правда, небольшие, но за то с момента своего возникновения о-во ни разу не дало дефицита.

Небезынтересно остановиться еще на сравнительно молодом предприятии — т-ве „Лебедь“, дела которого в 80-х годах довольно сильно пошатнулись. В сущности работало т-во хорошо. В 1876 г. оно имело 5 речных

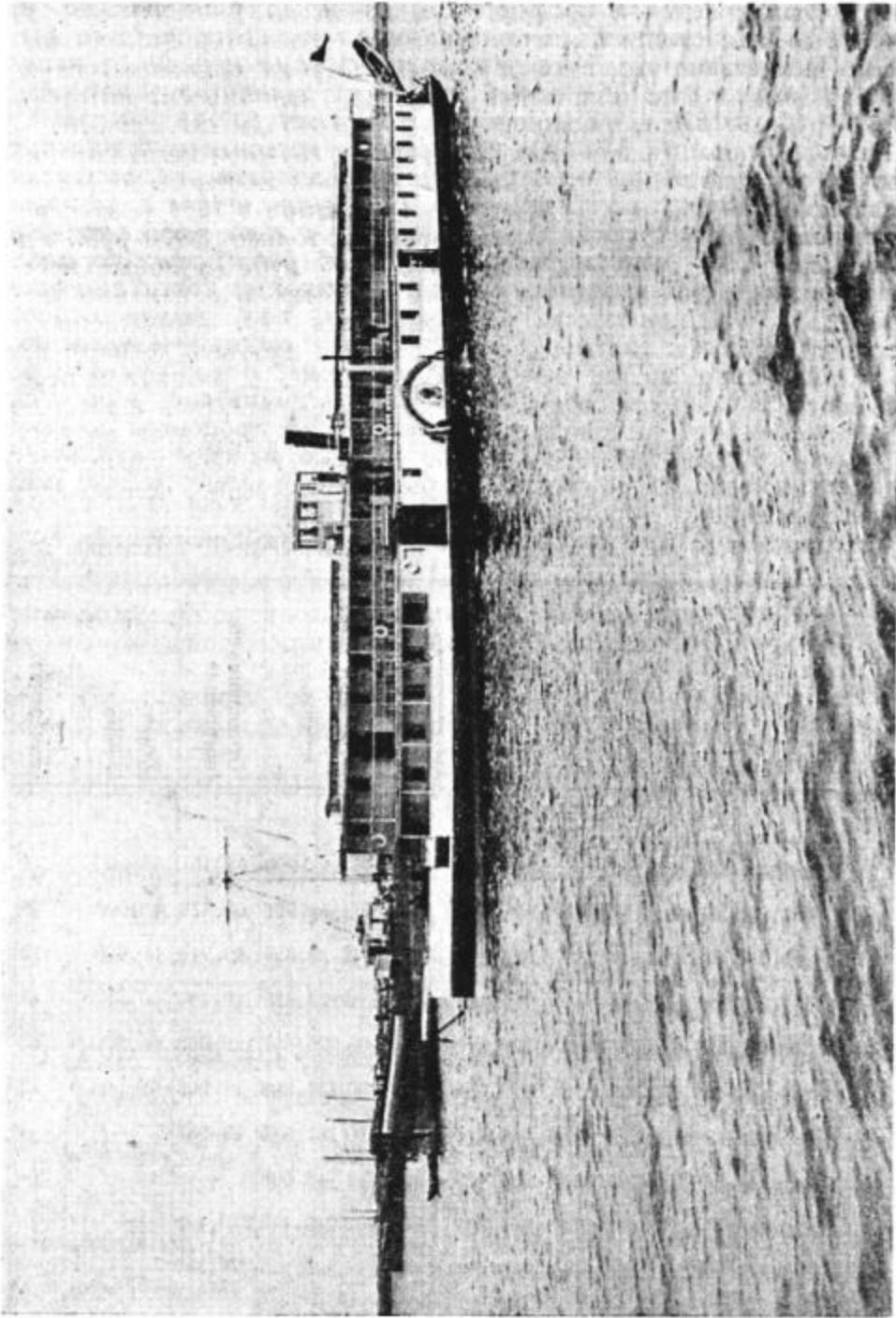


Рис. 162. Пассажирский пароход Рыбинского плеса «Князь Михаил Тверской» о-ва «Самолет».

пароходов, в 1877 г. приобрело еще один пароход, в 1882 г. прибавило 2 новых, в 1884 г. еще 2 и 1885 г. один—итого 11 пароходов. Число непаровых судов достигало 52, из коих 25 наливных баржей и среди них 5 железных для перевозки наливом керосина. Стоимость всего имущества, выражавшаяся в 1876 г. в 332.589 руб., возросла к 1885 году до 1.974.341 руб. Складочный капитал с 500.000 руб.

1868 года был доведен к середине 80-х годов до 1.200.000 руб. и, однако, был недостаточен по операциям т-ва, которое было вынуждено вследствие этого войти в долги. Кроме основного капитала, т-во имело еще оборотный капитал, наличность которого с 43.595 руб. в 1876 г. увеличилась к 1885 году до 184.000 руб.

Главные операции т-ва были по перевозке грузов,—пассажирские перевозки производились в очень ограниченных размерах, составляя в среднем около 1% всего прихода. Так, напр., в 1884 г. за перевозку пассажиров и багажа было выручено только 3.900 руб., а в 1885 г. и еще того меньше, а именно: 1.905 руб. Грузовые перевозки производились в очень крупных размерах и неизменно увеличивались с каждым годом, но доходность т-ва, вынужденного вследствие борьбы с сильными конкурентами работать дешевле их, была сравнительно не так высока. И хотя она, с развитием перевозок, возрастала, но одновременно сильно увеличивались и расходы т-ва, обремененного значительными платежами процентов по текущим долгам. Кроме того, т-во много тратило на свое управление, сравнительный расход по которому был у него выше, чем во всех других акционерных пароходных предприятиях.

Операции т-ва можно видеть из нижеследующей таблицы ¹⁾:

ГОДЫ.	Количество перевезенного груза ²⁾	Выручка:		Общая сумма доходов вместе с разными.	Общая сумма расходов.	Остаток.	Отчисление на погашение.	Дивиденд:	
		по речному пароходству.	по морскому пароходству.					общая сумма.	на 1 акцию.
1876. . .	3.250 000	358.857	102.844	461.702	350.777	111.395	65.151	25.000	5
1877. . .	3.754.000	389.812	131.689	521.451	361.523	159.928	68.678	40.000	8
1878. . .	4.020.000	403 079	143.788	576.556	397.502	179.054	60.914	50.000	10
1879. . .	4.117.000	377.828	193.141	619.208	445.581	173.626	48.486	60.000	12
1880. . .	5.356.000	481.165	278.739	820.415	614.908	205.507	129.063	60.000 ³⁾	12
1881. . .	4.501.000	498.192	322.672	910.088	678.880	231.208	91.903	75.000 ³⁾	12 ⁵⁾
1882. . .	6.148.000	681.934	275.361	1.040.210	882.630	157 579	65.967	— ⁴⁾	—
1883. . .	7.028.000	668.845	195.566	942.430	898.742	43.688	—	—	—
1884. . .	8.602.000	798.709	181.771	1.061.612	851.166	210.445	310.445	—	—
1885. . .	10.937.000	948.373	536.618	1.588.430	1.292.074	296.355	276.355	—	—

¹⁾ Операции т-ва не имели полного разделения по речному и морскому пароходству, в виду чего главнейшие цифры даются в общих суммах для всего предприятия.

²⁾ За округлением, в тысячах пудов.

³⁾ Кроме того отчислено в запасный дивиденд будущего года.

⁴⁾ Вся прибыль 1882 г. пошла на погашение бевнадежных долгов и неустоек.

⁵⁾ 3 руб. по акциям 2-го выпуска.

Как можно видеть, главнейшие операции т-ва были по речному пароходству, дававшему в общем больше двух третей всего дохода.

Соотношение расходов с доходами было значительно менее благоприятное, чем в других акционерных предприятиях: расходы составляли от 80% (в 1884 г.) даже до 95% (в 1883 г.) от общей суммы валового дохода.

В 1883 г., наиболее печальном для т-ва по своим итогам, над ним была учреждена администрация, которая вначале несколько подняла доходность предприятия. Однако, уже в 1885 г. т-во имело общий убыток по своим операциям в сумме 683.778 руб., составлявший 23,5% его действующего капитала.

Общий обзор крупных акционерных волжских пароходств за 80-е годы, нелишне привести некоторые данные, характеризующие самое хозяйствование их, в виде краткого анализа их балансов хотя бы за один, по возможности, наиболее характерный год, пользуясь данными, опубликованными некогда в „Вестнике Финансов“. Таким годом может быть взят 1885-й, как давший, вообще, средние цифры заработка в связи с довольно сильным мельководьем на Волге в межениный период.

Одним из важнейших факторов, характеризующих экономическое положение всякого рода промышленных предприятий, являются суммы их действующих капиталов, с которых мы и начнем свой обзор.

По балансам за 1885 г. данные о действующих капиталах пароходных акционерных предприятий характеризуются следующими цифрами:

НАЗВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ.	Капиталы в рублях.					Общая сумма действующего капитала.
	Акционерный.	Запасный.	Страховой.	Оборотный.	Долги.	
О-во „Кавказ и Меркурий“.	10.000.000	7.885.254	1.000.000	—	—	18.885.254
„ „по Волге“	1.950.000	59.605	—	—	191.130	2.200.735
„ „Дружана“	1.600.000	462.631	—	—	—	2.062.631
„ „Самолет“	1.250.000	83.000	—	500.000 ¹⁾	161.250	1.994.250
Т-во „Лебедь“	1.200.000	—	—	216.876	1.494.592	2.908.468
К ^о Волжско-Тверского деп-ного п-ва	1.200.000	33.590	—	—	2) 426.902	1.660.492
К ^о депного п-ва по реке Шексне	1.500.000	542.104	—	—	48.677	2.090.781

¹⁾ По облигациям.

²⁾ В том числе по облигациям 352.500 руб.

Общая сумма действующего капитала распределялась по балансам предприятий таким образом:

НАЗВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ.	Навигационное имущество ¹⁾ .		Недвижимость ²⁾ .		Материалы, припасы и движимость ³⁾ .		Сальдо кассы и разных счетов.		Убытки.	
	Сумма.	%	Сумма.	%	Сумма.	%	Сумма.	%	Сумма.	%
О-во „Кавказ и Меркурий“	4.561.170	71,2	619.520	9,6	458.160	7,2	769.433	12,0	—	—
О-во „по Волге“	1.696.524	77,1	76.524	3,4	367.636	16,7	60.047	2,8	—	—
„Дружина“	1.466.719	71,0	58.209	2,8	376.376	18,8	161.435	7,9	—	—
„Самолет“	986.244	49,4	52.659	2,7	407.077	20,4	548.270	27,5	—	—
„Лебедь“	1.521.635	52,0	205.100	8,1	323.854	1,11	172.101	5,3	683.778	23,5
К ^о Волжско-Тверского цепного п-ва	1.458.104	87,5	13.522	0,7	93.180	5,3	95.686	5,5	—	—
К ^о цепного п-ва по р. Шексне	1.756.956	84,1	16.085	0,8	123.681	5,9	194.059	9,2	—	—

Текущие доходы предприятий состояли главным образом из навигационной выручки, отчасти от процентов на капитал и др. более мелких статей. Одно о-во „Кавказ и Меркурий“ имело правительственную субсидию по своему морскому судоходству. Суммы дохода выражались в следующих цифрах:

НАЗВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ.	Навигационная выручка.	Казенная субсидия.	Прочие доходы.	Общая сумма валового дохода:	
				в абсолютных цифрах.	в % на весь действительный капитал.
О-во „Кавказ и Меркурий“	по речн. судоход. 1.556.680,15	—	24.025,64	1.580.705,79	53,0
	по морск. судоход. 1.505.737,33	271.963	40.340,19	1.818.040,52	
О-во „по Волге“	934.599	—	668	935.267	42,5
„Дружина“	2.044.286	—	207.389	2.251.675	80,4 ⁴⁾
„Самолет“	1.051.191	—	23.264	1.074.455	53,8
„Лебедь“	1.484.991	—	103.439	1.588.430	54,6
К ^о Волжско - Тверского цепного п-ва	270.531	—	6.625	277.156	16,6
К ^о цепного п-ва по реке Шексне	1.201.904	—	2.912	1.204.816	57,6

¹⁾ Суда и их оборудование.

²⁾ Здания, земельные участки, пристани, верфи, доки, мастерские и проч.

³⁾ Материалы всякого рода, такелаж, топливо и т. д.

⁴⁾ Большой размер валового дохода объясняется отчасти тем, что о-во „Дружина“, кроме своих судов, имело 8 наемных пароходов и 129 наемных баржей, отчасти же тем, что в общие доходы вошли и поступления от торговли нефтью.

Расходы предприятий были таковы:

СТАТЬИ РАСХОДОВ.	О-во "Кавказ и Мер- курий".		О-во "по Волге" "Дружина".	О-во "Самолет".	О-во "Лебедь".	К ^о Волжско- Тверского цельного пароходства.	К ^о цельного пароходства пор. Пекане.
	По речному судоход.	По морск. судоход.					
Общий расход.							
На топливо	267.793	154.863	284.780	380.066	162.052	21.405	} 634 179
" жалованье и содержание команд	211.760	315.921	129.494	141.609	193.502	40.400	
" ремонт навигад. и др. имущ. . . .	169.868	159.951	94.798	142.420	106.527	20.485	
" материалы, припасы и другие навигационн. расходы	218.862	285.755	139.979	133.981	543.394	27.518	
" управление и коммерч. расходы.	160.456	163.191	132.571	119.739	293.068	38.322	92.002
" страхование	2.108.421	—	—	—	3.580	—	—
И т о г о	1.028.739	1.079.681	781.623	1.883.450	1.292.074	148.130	726.181
Остаток валовой выручки за расхо- дами	551.966	738.359	153.643	368.225	296.355	129.026	478.635
Распределение остатка:							
На погашение ценности имущества .	446.676	—	100.171	171.629	276.355	68.394	87.435
В равные капиталы	1) 104.508	—	3) 6.789	3) 36.931	—	—	—
" дивиденд акционерам	630.000	—	39.000	—	—	25.680	229.350
" " учредителям	—	—	—	—	—	—	161.850
" вознаграгр. членов правл. и управл.	109.139	—	7.682	—	—	4.463	—
" погашение убытков и долгов . . .	—	—	—	159.664	20.000	32.487	—

1) В оборотный капитал.

2) В запасный капитал.

3) 32.177 р.—в запасный и 4.754 р.—в пенсионный капитал.

СТАТЬИ РАСХОДОВ.	О-во "Кавказ и Мер-курый".		О-во "по Волге".	О-во "Дружина".	О-во "Самолет".	О-во "Лебедь".	К° Волжско-Тверского ценного пароходства.	К° ценного пароходства по р. Пскове.
	По речному судоход.	По морск. судоход.						
Размер расходов в % от валового дохода.								
На топливо	16,9	8,5	30,6	12,2	30,8	10,1	7,7	} 52,8
» жалавань и содержание команд	13,3	17,3	13,9	12,5	13,0	12,2	14,4	
» ремонт	10,9	8,8	10,2	6,5	13,4	6,5	7,2	
» материалы, припасы и другие навигационн. расходы	13,9	15,7	14,9	35,1	12,5	34,1	10,1	} 7,5
» управление и коммерч. расходы » страхование	10,2	9,0	14,0	16,7	11,1	18,3	14,0	
Всего расхода в % от вал. дох.	65,2	59,3	83,6	83,7	80,8	81,4	53,4	60,3
Размер остатка в % от вал. дох.	34,8	40,7	16,4	16,3	19,2	18,6	46,6	39,7
Распределение остатка за расходами в % от валового дохода:								
Отчислено валового дохода:								
В дивиденд акционерам		18,6	4,2	—	6,9	—	9,5	19,1
» погашение ценности имущества		13,1	10,7	7,6	7,3	17,3	23,9	7,2
» равные капиталы		3,1	0,7	1,6	0,2	—	—	—
» % вознаграгр. и дивиденд учредит.		3,2	0,8	—	2,8	—	4,5	13,4
» погашение убытков и долгов		—	—	7,1	1,9	1,3	11,6	—
Размер выданного дивиденда в % на (один) акционерный капитал		14,0	2,0	—	6,0	—	2,1	15,3

Неакционерные пароходные предприятия 80-х гг. Из неакционерных пароходных предприятий, особенно развившихся в 80 гг., необходимо указать на пароходства Журавлевых и Ореховых.

Предприятий Журавлевых было два. Одно, более старое (с 60-х гг.) и крупное, в Рыбинске—Николая Михайловича Журавлева, владельца Николо-Абакумовского судостроительного завода,

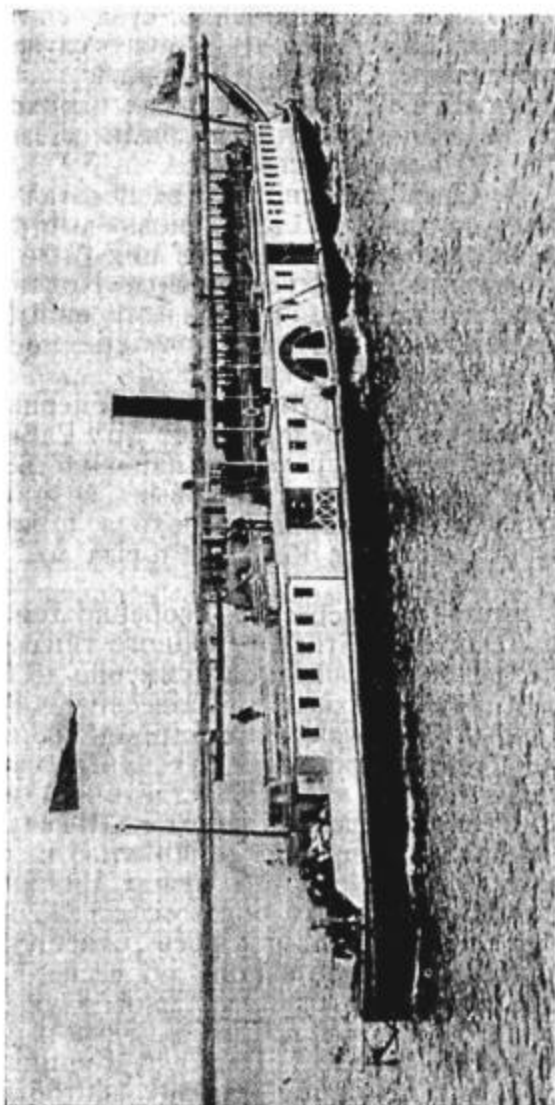


Рис. 163. Первый пароход Кашина „Аввакум“.

с 1887 г. торговый дом „Н. Журавлева сыновья“, во главе которого встал известный судоходный деятель Михаил Николаевич Журавлев; другое, возникшее только в 80 гг., в Самаре, также владельца судостроительного завода (б. Бенке) Павла Михайловича Журавлева.

Торгов. дом „Н. Журавлева с-ья“ к концу 80-х годов располагал флотом около 20 паровых судов, из коих 12 были вновь построены в течение рассматриваемого десятилетия на собственном заводе предприятия. Особенностью флота рыбинских Журавлевых, выделявшей его из других пароходств, было преобладание в нем

судов сравнительно крупной мощности и высокие судоходные достоинства пароходов. Большинство их имело от 100 до 200 номин сил, а упоминавшиеся выше заднеколесные „Ниагара“ и „Миссури“ (единственные товаро-пассажирские пароходы буксирного предприятия Журавлевых) имели по 400 номин. сил. Судоходные качества судов, начиная с самых первых выпусков Николо-Абакумовского завода — 200-сильных пароходов „Первенец“ (1867 г.) и „Близнец“ (1868 г.), были таковы, что Журавлевские суда считались в свое время лучшими „работниками“ на Волге и долго служили образцами для других судостроительных заводов Поволжья.

П. М. Журавлев имел в 80 г. 5 буксирных пароходов, построенных на его заводе, из которых лучшими были „Лезгин“ и „Текинец“, мощностью по 100 номин. сил.

Торгов. дом „А. Орехова сыновья“ располагал 7 буксирными пароходами, в числе которых 2 были вновь построены в 80 гг. и у одного был сменен котел. Лучшими из них были „Андрей Орехов“, 120 сил, построенный в 1864 г. на заводе Колчина в Нижнем-Новгороде, „Нижегород“, также 120 сил, выстроенный в 1859 г. на заводе Коккериль в Бельгии, и „Отрада“, 100 сил, постройки Журавлевского завода в Рыбинске 1887 года.

Наконец, из менее (пока) крупных неакционерных пароходств в 80 гг. следует упомянуть о предприятиях бр. Рябиковых, М. М. Кашина и о так называемом „Купеческом пароходстве по р. Волге“.

Пароходное предприятие бр. Рябиковых, возникшее в 80 гг., когда у него было всего 2 буксирных парохода, получило довольно крупное развитие в 90 и 900 гг., в обзоре которых мы и остановимся на нем.

Пароходство Кашина, интересное особенно тем, что оно явилось первым на Волге предприятием районного типа, работавшим на небольших участках реки, протяжением примерно до 100 верст, было основано еще в 70-х годах Михаилом Матвеевичем Кашиным, уроженцем Ярославской губ. Сначала он построил своими средствами в компании с неким Константиновым буксирный пароход „Манифест“, но вскоре продал свою часть Константинову и выстроил на заводе Тета в Перми пассажирский пароход „Аввакум“, размерами 178' × 20' × 8', с машиной Compound мощностью в 60 номин. сил (см. рис. 163), которым и начал работать между Нижним и Пучежом, заходя иногда в р. Унжу, главным образом с рабочими-плотовщиками. После того Кашиным был построен буксиро-пассажирский пароход „Михаил Кашин“, работавший по весне в астраханском районе, а в течение Нижегородской ярмарки в плесе Нижний—Казань. В самом начале 80-х годов, выстроив новый пароход „Анюта“ и арендовав у Любимова пароход „Пермяк“, Кашин открыл правильную срочную линию Нижний—Казань, которую постепенно начал преобразовывать в пассажирскую, оборудуя пароходами американского типа, на каковой перестроил „Анюту“ (в 1882 г.), приобретенного в собственность „Пермяка“ (в 1883 г.), с переименованием их в „Михаила“ и „Надежду“, и сделанный в Воткинском заводе буксирный пароход „Матвей“ (в 1888 г.).

В 90-х годах, после смерти М. М. Кашина, предприятие перешло к его жене, Марии Капитоновне, которая сильно расширила его, доведя до крупного общеволожского масштаба.

„Купеческое пароходство“, — по своему характеру сходное с предприятием Кашина, — было основано в 1887 году коммерсантами Иваном Ивановичем Прянишниковым и бр. Иваном и Василием

Николаевичами Польскими из с. Городца, Нижегородской губ., открывшими двумя небольшими пароходами—„Аскольд“ и „Дир“, приобретенными у о-ва „Дружина“, товаро-пассажирскую линию Саратов—Балаково. Одновременно пароход такого же типа „Прогресс“, саратовского купца А. Е. Шебенина, рейсировал в линии Саратов—Ровное.

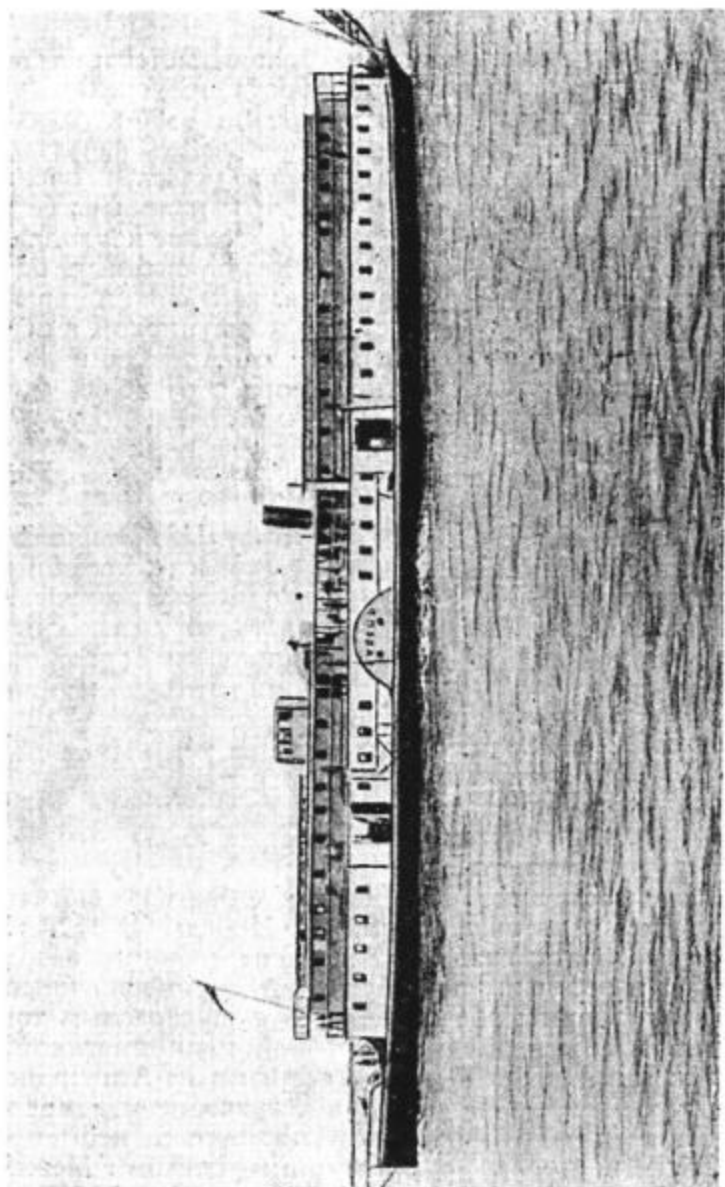


Рис. 164 Пароход „Купец“. О ва „Купец“ парох. по Волге.

В 1888—1889 гг. все три названные парохода работали уже вместе между Балаковым и Золотым; с 1890 г. при помощи арендованного парохода „Купец“ (см. рис. 164) компаньоны протянули линию до Камышина, а затем, уже в 90-х годах, начали подниматься кверху—до Казани, пока их предприятие, подобно пароходству Кашина, не приобрело характера обще-волжского.

Особой заслугой пароходств Кашина и „Купеческого“ был более глубокий захват обслуживаемых ими районов, с остановками не только на более крупных пристанях, как это делали другие пароходства, но и у всех более или менее значительных селений, и с заходом (особенно по высокой весенней воде) в такие пункты по низовьям волжских притоков, где до тех пор никогда не видали пароходов. Все это, конечно, сильно способствовало развитию волжского грузооборота.

Появление нефти на Волге.

Но еще в несравненно большей степени способствовало развитию грузооборота и успехам волжского судоходства вообще появление в 80-х годах на Волге нефти и ее продуктов. Собственно говоря, нефть начала проникать сюда еще раньше, но до 80-х годов привозилась в очень ограниченном количестве, во-первых, потому, что и добыча ее была еще небольшая¹⁾, а главное—перевозка ее была крайне неудобна и дорога, так как производилась в закупоренных эмалированных бочках 20 — 25 пудовой вместимости, грузившихся, как всякий другой товар в таре, на палубы или в трюмы судов. С закупоркой и перегрузкой, перевозка нефти только по одной Волге, от Астрахани до Нижнего, расценивалась до 30 к. с пуда, не говоря о расходах по доставке товара до Астрахани и стоимости самих бочек, достигавшей 12—14 руб. за штуку. В 70-х годах, вместе с начавшимся увеличением добычи нефти, был найден и способ более удобной и дешевой перевозки ее.

В 1873 году братья Николай и Дмитрий Ивановичи Артемьевы, занимавшиеся перевозкой нефти из Баку в Астрахань обычным в то время способом — в бочках на парусных шхунах, впервые устроили, в виде опыта, в трюме кусовой лодки „Александр“ особые ящики для налива нефти. Стенки ящиков и борта лодки имели воздушный промежуток, предохранявший от потопления в случае повреждения наружной обшивки. Выгрузка нефти из ящиков производилась ручным насосом. Опыт оказался удачным, так что в том же году Артемьевы построили баржу с такими же приспособлениями для перевозки нефти с астраханского взморья до Царицына, а в следующем 1874 году подобная баржа была отправлена ими с нефтью уже до Нижнего-Новгорода.

Вскоре на начинание Артемьевых обратила внимание крупнейшая нефтепромышленная фирма бр. Нобель. В 1876 г., по приглашению своего брата, владельца нефтеперегонного завода в Баку, сюда прибыл известный петербургский промышленный деятель Людвиг Эммануилович Нобель, человек с прекрасным техническим образованием и недюженными энергией и инициативой. Ознакомившись с нашими нефтяными богатствами на Апшеронском полуострове, он учел все их колоссальное значение и немедленно принял за организацию рациональной постановки нефтепромышленности, каковую и провел с блестящим успехом. Между прочим, вскоре же по своем приезде он разработал проект морского наливного

¹⁾ Добыча нефти в России достигала:

в 1865 г. всего	до 1	млн. пуд.	
„ 1870 „	около	2	„ „
„ 1875 „	„	7	„ „
„ 1880 „	„	31	„ „
„ 1885 „	„	116	„ „
„ 1890 „	„	214	„ „ и т. д.

парохода для перевозки керосина и предложил каспийским судопромышленникам построить его, обеспечивая вперед эксплуатацию парохода высоким фрахтом (15 коп. с пуда от Баку до Царицына, а когда это предложение, по инертности и нерешительности судовладельцев, не было принято, сам заказал в Швеции (на заводе „Мотала“) первую в мире наливную шхуну „Зороастр“, которая в 1878 г. и прибыла по Мариинской системе и Волге на Каспий ¹⁾

Для транспортирования керосина по Волге Л. Э. Нобель приспособил сначала 4 деревянные баржи с поставленными в их трюмах

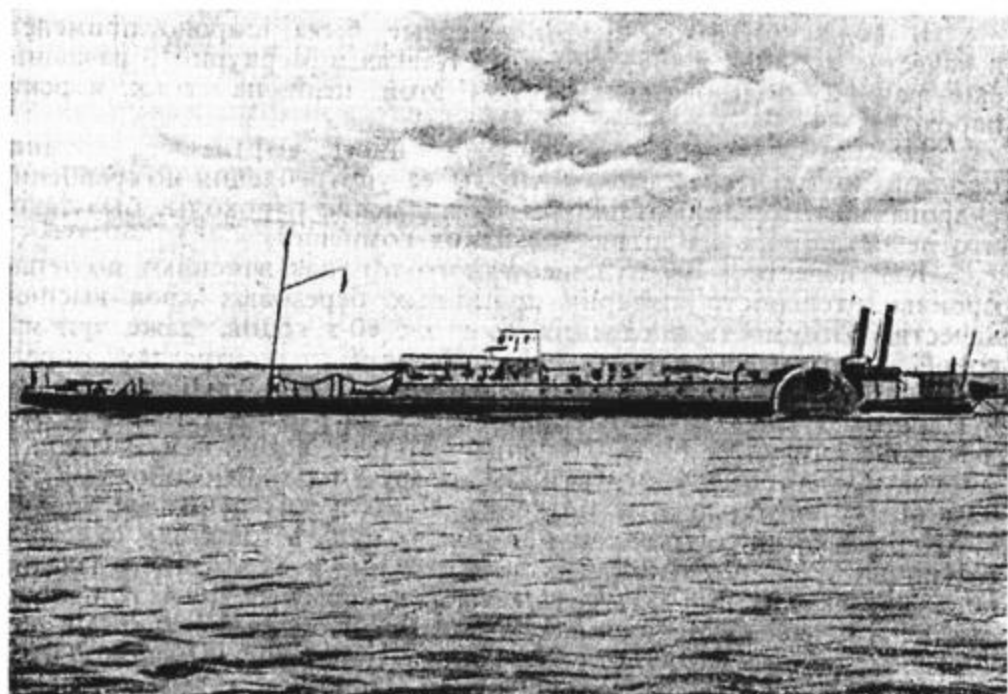


Рис. 165. Пароход „Татарин“—т-ва бр. Нобель.

круглыми железными цистернами, емкостью в 32 тыс. пуд., а в 1881 году построил два специальных наливных парохода—„Калмык“ и „Татарин“, грузоподъемностью каждый от 40 до 50 тыс. пуд., с наливом керосина уже прямо в трюмы судов, разделенные железными переборками на ряд отсеков. Для налива отсеки сообщались между собой посредством особых отверстий в переборках, герметически затем закрываемых; во избежание взрывов из каждого отсека были проведены газоотводные трубы (см. рис. 165).

Мазут стал перевозиться также наливом—по Каспийскому морю в шхунах, а по Волге — в деревянных баржах, устраиваемых лишь более основательно и также с переборками в трюмах.

¹⁾ На „Зороастре“ товар наливался в большие железные цистерны, установленные в трюме; последующие наливные суда стали строиться уже без всяких цистерн.

Первоначально, однако, перевозка нефти по Волге была небольшая, — шел главным образом керосин. Но, с удешевлением ее стоимости (что было в прямой зависимости как от введенных Л. Э. Нобелем усовершенствований в самой добыче нефти, так и от изменения способов ее перевозки), нефть быстро была оценена, как идеальное топливо, несравнимое по своим достоинствам и удобству ни с одним из других видов топлива „не только потому, что занимает мало места, горит до конца и, сама притекая, почти не требует ухода, но и потому, что нагревательная способность (теплопроизводительность) нефти много выше, чем самых лучших каменных углей, а жар, доставляемый горящими остатками (нефти), равняется высшей степени, получаемой с наилучших сортов угля ¹⁾.

В волжском флоте нефть впервые была широко применена в качестве топлива в 1884 г. о-вом „Кавказ и Меркурий“, начавшим еще раньше пользоваться ею для этой цели на своих морских пароходах ²⁾.

Помимо отмеченных выше достоинств нефти, как топлива, простой коммерческий расчет выгоды ее употребления по сравнению с дровами, которыми отапливались волжские пароходы, был таков, что не оставалось места ни для каких сомнений.

Как известно, 100 пуд. нефтяного топлива заменяют по теплопроизводительности пятерик аршинных березовых дров высшего качества. Стоимость последних в начале 80-х годов, даже при массовой закупке пароходными предприятиями по контрактам, определялась следующими цифрами: в Астрахани 38 — 43 руб. за пятерик, в Царицыне 32—37 руб., в Саратове 30—35 руб., в Самаре 28 руб., в Казани 24 руб., в Козмодемьянске 21 р. и в Нижнем 25 руб., во многих случаях без погрузки, за которую платили особо от 2 руб. 50 коп. до 3 руб. 50 к. с пятерика. Цены же на нефтяное топливо в то время были: в Астрахани 9 коп. за пуд., в Саратове 15 коп. и в Нижнем 19 коп., а при массовой покупке и с этих цен делались еще скидки. Так, по контракту, заключенному на 1884 год обществом „Кавказ и Меркурий“ с т-вом бр. Нобель, цены были установлены такие: в Астрахани 8½ коп., в Царицыне 11¾ коп., в Саратове 13½ коп., в Нижнем 17½ коп. При этом, с заменой дровяного отопления нефтяным, значительно сокращался штат кочегаров (примерно на ⅓), а главное — получалась огромная экономия времени, затрачиваемого на погрузку дров, не говоря уже об очень также важной для судов экономии места, занимаемого нефтяным топливом, по сравнению с дровами.

Т-во бр. Нобель в своем юбилейном издании по поводу 30-летия нефтепромышленной деятельности приводит интересный расчет общей экономии волжского судоходства, получаемый на нефтяном топливе: „Все волжские пароходы сжигали в навигацию 200.000 пятериков разных дров ³⁾, стоимостью в среднем, 27 руб. за пятерик, т. е. всего на сумму 5.400.000 руб. Один пятерик дров дает столько же тепла, сколько 100 пудов мазута, следовательно,

¹⁾ Проф. Д. И. Менделеев.

²⁾ Главным работником в этом деле был механик о-ва Ленц, изобретший особый аппарат для отопления судовых котлов нефтяными остатками, получивший название форсунок Ленца. Позднее конструкция этого аппарата видоизменялась разными механиками, в результате чего появились форсунок системы Нобеля, Калашникова и др.

³⁾ Расчет, — необходимо сказать, — скромный, так как обычный расход дров на пароходах исчислялся от ⅓ до ¼ саж. в сутки на одну номинальную силу.

при замене, весь расход мазута выражался в количестве 20.000.000 пуд. Считая, в среднем, 16 к. за пуд., всего тратилось мазута на 3.200.000 р. Таким образом, экономия получалась в 2.200.000 руб. плюс серьезное уменьшение вырубки лесов ¹⁾.

Вполне понятно, что при выяснившихся условиях и, особенно, при открывшейся возможности получать нефтяное топливо во всех более крупных пунктах Поволжья, когда нефтепромышленные фирмы, во главе с товариществом бр. Нобель, повсюду устроили нефтяные склады, а фирма „Рагозин и К^о“ также повсюду в приволжских городах открыла торговлю минеральными маслами ²⁾, употреблявшимися на смазку машинных частей, все пароходные фирмы наперебой кинулись переделывать топки своих пароходов на нефть и в какие-нибудь два-три года огромное большинство волжских пароходов перешли на нефтяное отопление. Между прочим, интересно отметить, что из крупных фирм едва ли не позднее всех совершило этот переход пароходство Зевеке, основатель которого, при всех своих недюжинных дарованиях, не смог оценить значения нефти и до последнего дня своей жизни оставался убежденным противником нефтяного отопления на судах. Флот его был переведен на нефть только после его смерти—в зиму 1887—1888 гг.

Перевозка нефти:

Помимо значения нефти, как идеального топлива а) Пароходство Черновых. для пароходов, она имела огромное значение для волжского судоходства, как груз. Нефтепромышленники пока не имели своего флота, который обслуживал бы их перевозки, и потому отдавали последние судовладельцам, для чего ежегодно зимой в Нижний-Новгород приезжали представители нефтяников и заключали соответственные договоры. Крупнейшей фирмой по этим перевозкам на первых порах выделилась фирма упомянутого уже выше Гордея Ивановича Чернова, представляющая немалый интерес и с общесудоходной точки зрения, как сам Г. И. (выведенный М. Горьким в его известном романе „Фома Гордеев“) являлся очень интересным типом „широкой русской натуры“, со всеми его положительными и отрицательными чертами.

Основателем судоходного предприятия Черновых был отец Гордея Ивановича Иван Федорович Чернов, уроженец села Селищ, Костромской губ. В начале 40-х годов он купил небольшую расшиву, названную им „Мажор“, на которой и начал работу, преимущественно по перевозке хлеба. Вскоре за первой последовала покупка второй расшивы, а затем и третьей (у местного судопромышленника Стоюнова, почему и названной Черновым „Стоюнихой“). С первых же шагов судоходной работы Ивану Федоровичу помогли в ней его сыновья, Василий и Гордей Ивановичи, которые, как более передовые люди, при появлении на Волге пароходов, заинтересовались ими и в 1858 г. завели свой первый пароход—„Кострома“, построив

¹⁾ „Тридцать лет деятельности Товарищества нефтяного производства бр. Нобель, 1879—1909 г.“. Стр. 175.

²⁾ Фирма „Рагозин и К^о“ была учреждена Викт. Ив. Рагозиным, автором (вернее—редактором-издателем) известного исследования о Волге (СПб. 1880 г.), сыгравшим крупную роль и в развитии нефтяного дела, впервые обратив внимание на производство различных смазочных масел из тех „остатков“, которые получаются после отгонки от нефти керосина. Нефтепромышленная деятельность Рагозина началась на берегах Волги—в Балахине и с. Константиновке около Романова-Борисоглебска, где Рагозин еще в 1870 г. устроил нефтеперегонные заводы, будучи, между прочим, одним из первых сторонников наливной перевозки нефтяных продуктов. Позднее он перешел в Баку, где продолжал свою работу в нефтяном деле, хотя и потерял уже прежнее значение.

деревянный корпус его собственными силами и приобрел где-то старую паровую машину в 60 номин. сил. Чугунные валы, кривошипы и цилиндры были отлиты на костромском заводе Шиповых, при помощи механиков которого была произведена и сборка парохода. В следующем году был построен второй пароход— „Иван Сусанин“, также в деревянном корпусе и с машиной в 60 сил, изготовленной на заводе Шиповых, а затем куплен у того же завода третий пароход— „Новый“, уже в железном корпусе и с машиной в 80 сил. Одновременно работа на расшивах была прекращена Черновыми, и они перешли исключительно на пароходные перевозки, которые стали развивать довольно широко, беря их по более низким фрахтам, чем другие пароходчики.

В 1862 г. Черновы завели четвертый пароход— „Доброжелатель“, деревянный корпус которого был выстроен в Городце подрядчиком Ноздринским, а машина, мощностью в 100 сил, изготовлена на заводе Шипова; в 1886 г. таким же порядком был построен пятый пароход— „Слуга покорный“, мощностью машины в 170 сил, а позднее еще пароход в 150 сил, названный „Костромой“, с переименованием старого судна, носившего это название. Таким образом у Черновых составилась флот из 7 паровых судов и до 50 баржей, которыми они повели очень крупное дело по перевозке хлебных товаров.

В 1871 г. глава фирмы Иван Федорович Чернов скоропостижно умер во время поездки на своем пароходе „Доброжелатель“, около с. Новодевичья (где и похоронен), а сыновья его вскоре же разделились, сохраняя однако наилучшие личные отношения и тесную связь в самом деле перевозок. После раздела Василий Иванович приобрел пароход „Церера“ в 180 сил, а Гордей Иванович (переехавший на жительство в Нижний Новгород) заменил деревянный корпус „Слуги покорного“ железным, сделанным своими средствами в затоне у с. Бор. (против Нижнего-Новгорода). В дальнейшем он довел свой флот до 5 пароходов, с мощностью машин, выдерживавшей буксировку—на трех пароходах до 600.000 пуд. и на двух остальных до 360.000 пуд. каждый, и до 60 слишком непаровых судов общей грузоподъемностью в 6.585.000 пуд. С этим флотом он взял у фирмы бр. Нобель перевозку нефти от Астрахани до Нижнего-Новгорода сроком на 3 года, по цене 7 коп. с пуда, в то время, как другие доставщики брали по 14 коп. с пуда, и в обеспечение исправности доставки передал в залог Нобелю только что купленный у Журавлева новый пароход „Родоначальник“. Когда о всем этом узнали на нижегородской бирже, то Чернова сочли сумасшедшим, но он, очевидно, знал, что делал, и в результате выполнил принятое на себя обязательство не без выгоды для себя, умело комбинируя работу, пуская в дело крупные баржи, грузоподъемностью до 160.000 пуд., и избегая излишних перегрузок и задержек в пути.

Чернов первый на Волге обратил внимание на эти стороны судоходной работы, со временем учтенные волгярами, хотя, как это и часто бывает с новаторами, сам прежде всего сильно поплатился за свою идею.

Дело было так, что Г. И., ободренный своим успехом, задумал построить еще более крупную наливную баржу с целью производить в ней перевозку нефти без перегрузки от самого Баку до Нижнего-Новгорода. Закончив постройку этого, как отмечал в свое время журнал „Русское Судоходство“, „нового оригинального судна“ (хотя и имевшего обычную баржевую конструкцию „утюгообразной“ формы), Чернов спустил его в Астрахань, но здесь судоходный

надзор, освидетельствовав судно, нашел его непригодным для морского плавания и не дал разрешения на выпуск судна в море.

Не смотря на это, Чернов увел баржу в Баку тайком, однако ему не позволили здесь нагрузить ее нефтью, так что в конце концов он продал свое неудачное судно Артемьеву, который обратил его в стационар для склада нефти в Астрахани.

Тяжелый удар предприятию Чернова был нанесен в 1886 году катастрофой каравана близ Нижнего-Новгорода: весной во время ледохода зимовавший около Сормовского затона караван в количестве до 20 баржей, груженных нефтью, по вине начальника речной полиции А. И. Одинцова, не был своевременно введен в затон и весь был срезан ледоходом. Рассказывают, что Чернов был сам свидетелем гибели своих судов, к которой отнесся, по внешнему виду, с мужественным спокойствием: когда его караван понесло вместе со льдом, он снял фуражку, перекрестился и сказал: „Бог дал, бог и взял,—тебе поручаю, Николай-угодник!“

Однако катастрофа, повидимому, тяжело отразилась на психике Чернова: широко известный на Волге и ранее своими кутежами и разными похождениями, он окончательно „зачудил“, доходя до публичных скандалов, за которые даже „отсиджился“ под арестом, не смотря на свою популярность в Нижнем-Новгороде ¹⁾, а в 1892 г. неожиданно для всех исчез из дому и больше уже не возвращался в Нижний. Впоследствии выяснилось, что он ушел на Афон, где и остался в одном из монастырей до самой своей смерти. Над имуществом его было начато конкурсное управление, которое, как говорят, задешево распродало его на уплату долгов, и от всего, некогда крупного предприятия очистилась сравнительно небольшая сумма, что-то около 100.000 руб., которые и были переданы сыну Г. И. Ивану Гордеевичу с матерью.

Неудачно также закончил свое судоходное дело и брат Г. И. Василий Иванович, оставшийся все время в Костроме, где он был в течение нескольких лет городским головой: незадолго до „ухода“ Г. И. у него срезало ледоходом „Цереру“ (в Усломе около Казани), и это обстоятельство, а затем еще больше исчезновение брата, так подействовало на него, что он вскоре же умер, оставив свои дела в большом расстройстве. Имущество его попало также в конкурс и было продано за долги.

Так прекратила, свое существование крупная и оставившая определенный след на Волге судоходная фирма, проработав, в общей сложности около 60 лет.

б) Другие фирмы по перевозке нефтяных продуктов. Из других фирм занимавшихся в 80 гг. перевозкой нефтяных продуктов, можно отметить предприятие одного из упомянутых выше пионеров наливной перевозки нефти бр. Артемьевых—Николая Ивановича, затем

¹⁾ Так, напр., рассказывают о таком факте: пьяный Чернов явился вечером в один из нижегородских клубов, где было большое собрание публики, уселся среди зала на пол и начал разоблачаться, снимая с себя обувь и т. д. Губернатор Баранов подверг его „за скандал в публичном месте“ аресту и, спустя несколько дней после этого, проезжая по улицам города, обратил внимание на один строящийся дом очень странной архитектуры—с несколькими куполами, как в церкви. На вопрос, кто возводит такую постройку, Баранову ответили, что это Чернов перенес в город срубы своей рабочей казармы из борского затона, где некогда строилась его „морская баржа“, и сооружает что-то чуть ли не вроде памятника ей. Баранов будто бы, смеясь, высказал сожаление, что он засадил чудного строителя только в „кутузку“, а не в сумасшедший дом.

пароходство И. В. Черкасова и несколько поздней товарищество „Братья Меркульевы“.

Н. И. Артемьев к концу 80-х годов имел 5 буксирных пароходов, общей мощностью в 300 слишком номин. сил („Воевода“ 120 с., „Красноводск“ 80 с., паров. шхуна „Трапезунд“ 60 с., „Ливадия“ 30 с., и „Моряк“ 24 с.) и, кроме того, у него работал пароход „Конкурент“, 60 номин. сил, бывший в совместном владении с братом Василием Ивановичем. Как мы видели выше, на каспийском взморье Артемьев держал свою пристань для приемки груза, а для перевозки последнего по Каспию имел две деревянные наливные шхуны — „Ост-Индия“ и „Вест-Индия“.

Нил Васильевич Черкасов, офицер морского флота, а затем капитан 1-го ранга, служил сначала на Волге в-о ве „Дружина“, затем завел свое, в сущности небольшое, дело (с 3-мя собственными пароходами — „Вольск“, „Катунки“ и „Петр“), но сумел обставить его довольно импозантно. Пользуясь этим, он в течение ряда лет брал перевозку керосина у т-ва бр. Нобель, выполняя ее вначале почти монопольно. Перевозка производилась, как и нефть, фирмой Чернова, в деревянных баржах, грузоподъемностью до 50.000 пуд. Но при этом керосин (как и, вообще, нефтяные продукты), стоявший в барже, благодаря своему легкому удельному весу, выше горизонта воды, проникал через деревянные стены и днища судов и сильно утекал в воду. Тогдашние контракты по водной перевозке нефтяных продуктов обычно предусматривали утечку в пути от Астрахани до Нижнего-Новгорода для мазута до 10% и для керосина до 15%, но действительная утечка керосина нередко бывало и больше.

В целях уменьшения ее принимались меры для загрузки баржей до уравнения вливая керосина с горизонтом воды, для чего на палубы судов насыпался песок, но и эта мера (кстати сказать, предусматривавшаяся даже тогдашними правилами плавания) мало помогала делу, и керосин все таки утекал настолько сильно, что, когда однажды (уже в 90 гг.) нефтяной караван вследствие наступивших ранних заморозков зазимовал по затонам, фирма Черкасова (обремененная еще раньше долгами вследствие очень широкой жизни владельца) сразу же разорилась.

После этого случая перевозка керосина постепенно перешла на железные суда, причем баржи для этой цели сначала часто переделывались из старых железных пароходных корпусов. Таков был, напр., наливной караван сарапульского (Вятской губ.) купца Алексея Шитова.

Т-во „Братья Меркульевы“ было учреждено в 1887 г. и открыло свои действия с 29 марта 1888 г. Оно состояло из предприятий трех братьев — Александра, Константина и Андрея Ивановичей Меркульевых, по происхождению астраханских купцов. Т-во ставило себе целью пароходство по Каспийскому морю и рекам Волге, Оке, Каме и их притокам и торговлю нефтяными продуктами. Основной капитал предприятия определялся в 400.000 руб., разделенных на 80 именных акций, по 5.000 руб. каждая. Главная работа происходила на Каспии. — Спустя 20 лет предприятие, довольно сильно развившееся за это время, было преобразовано в акционерное общество под фирмой „Океан“.

в) „Разъемная баржа“ Боярского. Может быть, в связи с идеями Чернова и во всяком случае в связи с перевозкой нефти на Волге возник, между прочим, новый очень интересный тип непарового судна — так называемая *разъемная баржа*.

История этого судна такова.

Волжские большемерные баржи не могли плавать ни по Мариинской системе, шлюзы которой были устроены для пропуска судов не больше 20 саж. длины и 4 саж. ширины, ни тем более по Вышневолоцкой и Тихвинской системам. Вследствие этого грузы, приходившие в волжских судах в Рыбинск для следования в Петербург, или прямо передавались здесь с воды на Рыбинско-Бологовскую дорогу, или же перегружались в более мелкие системные суда, вызывая на эту операцию и лишние расходы (до 3 коп. на пуд), и, главное, лишнее время, что было особенно неудобно для нефтяных грузов, следовавших на Петербург преимущественно по весенней воде. Чтобы избавиться от таких неудобств, неоднократно упоминавшемуся нами выше деятелю Поволжья Ивану Андреевичу Милютину пришла мысль устроить такое грузовое судно, которое состояло бы из нескольких отдельных частей и, имея общую грузоподъемность большемерных волжских баржей, могло бы для прохода шлюзов и для плавания по мелким и извилистым рекам, входившим в состав систем, разниматься на свои составные части и плыть ими, как отдельными судами, до Петербурга без перегрузки товара.

По просьбе И. А. Милютина технический проект такого „разъемного“ судна был составлен инженером-судостроителем Боярским ¹⁾, и первая разъемная баржа построена в 1884 году.

Сам Боярский описывает свой проект и практическое выполнение его таким образом:

„Разъемная баржа состоит из 2-х частей,—каждая длиной по 20 саж., шириною 4 саж. и вышиною 20 четвертей...

„Образование оконечностям баржи дано острое, носовой для наименьшего сопротивления, а кормовой, кроме того, и для наибольшего притока струи к рулю, чтобы столь длинная баржа, и при том плоскодонная, могла хорошо слушаться руля. Баржа поднимает груза, при 12 четвертях осадки, до 70 т. пуд.,—то же самое количество груза, что и волжская баржа 40 саж. длины при 5 саж. ширины. На каждую четверть углубления требуется 6.830 п. груза.

„В постройку баржи употреблен лес сосновый и еловый,—последней на днищевую обшивку и шпангоуты. Размер употребленных лесов преимущественно тонкомерный—от 5½ до 7 верш.; 8-ми вершковый пошел только на кильсоны, планширы, на устройство 2-х вертикальных стен, при соединении частей, а 10-ти—на штевни, кнехты и шпили. Железа, в гвоздях и болтах, употреблено до 600 пудов. Задняя стена у носовой части и передняя у кормовой устроены вертикальными, с выдающимися тремя горизонтальными брусьями на каждой стене, расположенными таким порядком, чтобы брусья носовой части находились под брусьями кормовой. В этих брусьях предполагалось укрепить железные петли, по три на каждом, в которые, с верху баржи до низу, проходили чрез все брусья три железные болта: этими болтами части баржи соединялись бы между собою по горизонтали, как вверху, так и внизу.

„Для удержания частей, при волнении, в вертикальном положении было предположено положить на палубе три продольные балки 8-ми саж. длины, состоящие каждая в вышину из трех брусьев по 8 дюймов в поперечнике и скрепленные с палубой железными обоймами, по 8 на каждую балку, помощью клиньев.

¹⁾ Автор разных сочинений по судостроению и составитель известного „Атласа“ речных судов (изд. 1888 г.).

„При постройке этой баржи, в виду экономических ли соображений, или по другим каким причинам, соединение частей было сделано несколько иначе против проекта, а именно: на каждой части, на палубе при вертикальных стенках приделаны по две кокоры, одна против другой каждой части, стопоку нарезаны на бимсы, а ветви их поставлены вертикально и срезаны на $1\frac{1}{2}$ фута; на эти ветви двух кокор, находящихся одна против другой на обеих частях, надевались хомуты из полосового железа $2\frac{1}{2}' \times \frac{1}{2}''$, которыми одна часть баржи соединялась с другою. Кроме того, на палубе положены две балки (каждая балка состояла из двух брусьев, в поперечном разрезе каждый 8 дюйм. квадр. и длиною $50\frac{1}{2}$ фут.) между 4-мя парами стоек, высотой $2\frac{1}{2}$ ф. и каждая по 8 дюйм. квадр. в поперечном разрезе. Первые пары стоек отстояли от вертикальных стен в расстоянии $3\frac{1}{2}$ ф., а следующие от первых— $15\frac{1}{2}$ фут. Верхние продольные брусья скреплялись со стойками болтами в 1 дюйм толщиною. Расстояние балок от борта по $4\frac{3}{4}$ фут. Затем, сверх планшира на $1\frac{1}{2}$ фута, были выпущены шпангоуты и на них были нарезаны с обеих сторон брусья, в поперечном разрезе 8 дюйм. квадр.; наружные брусья длиною $50\frac{1}{2}$ фут., а с внутренней стороны имели длину только 25 фут., потому что между кнехтами, находящимися в этом месте, длиннее сделать нельзя. Брусья эти скреплены между собою чрез шпангоуты 6-ю сквозными болтами, а наружные 9-ю.

„При таком способе соединение частей баржи слабее проектированного, и посему на ней плавать по озерам Онежскому и Ладожскому не представляется возможным, хотя баржа в первый рейс прошла Онежским озером, но в разобобщенном состоянии; в последующие рейсы озера обходила каналами“¹⁾.

В первый рейс баржа вышла из Нижнего-Новгорода 13-го июля 1884 года с грузом нефтяных остатков в количестве 37.000 пуд., на осадке $7\frac{1}{2}$ четв., и доставила этот груз в Петербург 22 августа. Таким образом плавание ее от Нижнего до Петербурга продолжалось 40 суток, из коих 34 суток по Мариинской системе, но из них в ходу судно было только 15 суток, остальное время (19 суток) было употреблено на стоянки по разным причинам.

Вообще, из первого же рейса баржи выяснилась полная пригодность ее для той цели, которая преследовалась при постройке:

а) она была легче волжских баржей, имея порожнем осадку всего 14 дюйм., вместо 21—24 дюйм. волжских баржей, и, следовательно, располагая целой лишней четвертью для полезного груза, что составляет вместительности больше, чем на 6.500 пуд.;

б) она была дешевле волжской баржи, будучи выстроена преимущественно из маломерного леса;

в) она была легка на ходу и хорошо слушалась руля;

г) она беспрепятственно проходила по Мариинской системе, то в собранном, то в разъединенном виде, и таким образом, оказалась вполне способной перевозить грузы с низовьев Волги до Петербурга без перегрузки в Рыбинске, а в худшем случае лишь с отгрузкой до 8 четв. осадки, свыше которой не плавали по Мариинской системе.

Необходимо отметить, что с переустройством Мариинской системы и увеличением размеров ее шлюзов разъемные баржи утратили свое значение.

¹⁾ А. Б о я р с к и й: „Основные условия для постройки речных судов“. Спб. 1888 г. Стр. 67—68.

г) Развитие строительства железных барж.

С нефтяными же перевозками связано другое, значительно более серьезное достижение—развитие строительства железных баржей.

С начала возникновения этого типа судов они строились исключительно из дерева, что объяснялось главным образом дороговизной в то время железа.

По установившейся издавна зависимости судовладельцев от грузоотправителей первые вынуждены были пользоваться баржами не только для перевозки, но и для временного хранения принятых к перевозке грузов до забуксирования их пароходами, вследствие чего должны были иметь по крайней мере два, а то и несколько комплектов баржей. При тогдашней стоимости железных баржей в 3—4 раза дороже деревянных такой расход являлся непосильным не только для мелких пароходчиков, но даже и для крупных акционерных предприятий.

Насколько можно судить по сохранившимся данным, первые железные баржи на Волге были выстроены в конце 50-х годов о-вом „Кавказ и Меркурий“. Это были сравнительно небольшие суда в 25—26 саж. длины и до 2 саж. 2 арш. ширины, обычной баржевой конструкции (утюгообразной), частью сохранные о-вом до позднейших времен („Ока“ и „Соланица“), частью же потом перепроданные в другие руки. Однако, даже такое богатое общество не нашло возможным развернуть строительство железных баржей широко и ограничилось всего несколькими судами, перейдя затем на деревянные баржи.

Вслед за о-вом „Кавказ и Меркурий“ в 60 гг. выстроил 3 железные баржи И. С. Колчин после заключения договора с казной на перевозку арестантов от Нижнего-Новгорода до Перми, в условиях какового договора было обязательство производить перевозку не иначе, как в железных судах. Баржи Колчина были несколько больше Меркурьевских, доходя до 35 саж. длины, и были одинаково приспособлены как для погрузки товаров, так и для перевозки „живого груза“. Но и в данном случае дело ограничилось только тремя судами, которые к тому же, по прекращении договора с казной, в 80 гг., приемником Колчина У. С. Курбатовым было признано невыгодным оставлять непаровыми для обычных грузовых перевозок, и они были переделаны на пароходы.

В дальнейшем в течение ряда лет строительство железных баржей наблюдалось лишь в единичных случаях, пока на него не заставила обратить внимание перевозка по воде керосина.

Т-во бр. Нобель, признав недостаточно удачным свой опыт по постройке деревянных баржей с металлическими цистернами, в конце 70-х годов предприняло постройку в своих царицынских мастерских, по особо разработанному под руководством самого Л. Э. Нобеля чертежам, двух наливных железных баржей для перевозки керосина, размерами по 34 саж. в длину и 4½ саж. в ширину, грузоподъемностью до 35.000 пуд. Баржи вышли в 1880 г., получив название „Елена“ и „Елизавета“.

В следующем 1881 г., по заказу т-ва в Швеции были выстроены еще две наливные железные баржи—„Надежда“ и „Вера“, размерами по 40 саж. в длину и около 4 саж. в ширину, позднее переделанные на пароходы.

Все последние суда не имели уже цистерн, и керосин наливался прямо в их трюмы, которые были разделены поперечными переборками на несколько изолированных отсеков, с отдельными

люками, закрываемыми герметическими крышками на железных болтах. Из каждого отсека были проведены к носовой части судов газоотводные трубы во избежание скопления паров и газов, а для накачки и выкачки керосина по середине баржей устроены трубопроводы, размерами в 6—8" в диаметре, от магистрали которых спускались ответвления в отсеки почти до самого дна. Для предотвращения утечки керосина погрузка рассчитывалась так, чтобы поверхность его была ниже уровня воды. Железная палуба судов была покрыта деревянной сланью, которая позднее была признана излишней и на новых баржах уже не устраивалась¹⁾.

В половине 80-х годов т-во попробовало применить к железному судостроению опыт Милютина и Боярского с постройкой „двойных“, разъемных баржей: в собственных (царицынских) мастерских т-ва были сооружены два „двойника“, общей длиной по 400 фут., шириной по 40 фут. и емкостью по 100 тысяч пудов, однако новые суда оказались не очень удобными для буксировки, и опыт их постройки в будущем уже не повторялся.

Строительство же обыкновенных, одинарных железных баржей, раз начатое, продолжалось систематически, и в течение 80-годов т-во выстроило целый ряд таких баржей, грузоподъемностью в 45—50 тыс. пудов.

д) Новые названия грузовых судов. В связи с наливной перевозкой нефтяных грузов на Волге появилось даже несколько новых названий грузовых судов, характеризовавших впрочем не столько какие-либо конструктивные изменения одного общего типа—баржей, сколько самое назначение судов. Таковы были: нефтянки, керосинки, нефтекачки и поповки.

Нефтянки—тип обыкновенных волжских баржей, приспособленных для перевозки наливом нефти, для чего вся внутренность судна системой продольных и поперечных переборок разделялась на ряд отсеков, количество и размеры которых зависели от размеров судна. Переборки на деревянных нефтянках делались обыкновенно из вершкового теса, на железных судах—из листового железа.

Керосинки, как показывает самое название их, служили для перевозки керосина и были так же, как и нефтянки, и деревянные, и железные. В деревянных судах керосин наливался или прямо в трюмы, и тогда палуба судов, как мы уже отмечали выше, загружалась землей от 3 до 4 вершков толщиной (на больших судах этот мертвый груз достигал до 7—8 тыс. пуд.), или же накачивалась в железные баки и цистерны, устанавливаемые в трюме и на палубе и соединявшиеся между собою системой труб и кранов. Для выхода скопившихся в товарных помещениях судов газов на керосиновых баржах устраивались вытяжные трубы из кровельного железа до 2 арш. вышины и от 5 до 8 дюймов в окружности, для безопасности от пожара закрывавшиеся в верхних концах предохранительными металлическими сетками.

Нефтекачки или, как часто их звали на Волге, *перекачечные машинки*—суда различной (но все же по преимуществу баржевой) конструкции с паровыми машинами для перекачки нефтяных грузов и так называемыми мерниками, т. е. железными резервуарами цилиндрической формы, служащими для проверки товара, вес которого определяется деревянной рейкой с цифровыми на ней

¹⁾ Юбилейное издание т-ва бр Нобель. 1879—1909 гг., стр. 152—153.

делениями. Позднее нефтекачки, устанавливавшиеся в определенных местах для отпуска нефти проходящим пароходам, получили на Волге морское название *стационаров*.

Наконец, *поповки*—небольшие суда (деревянные и железные) лодочного типа с паровым насосом (камероном), устроенным на палубе для перекачки нефти и керосина из одного судна в другое или из наливных судов в береговые хранилища.

Фрахты в 80-х гг. Фрахты в 80 гг. испытывали ставшие уже обычными колебания, в зависимости от многих причин, главным же образом от степени урожая и уровня воды на судоходных путях. Средние цифры фрахта за эти годы были таковы¹⁾: в 1880 г. (как уже сообщалось выше) 4,93 коп., в 1881 г.—5,86 коп., в 1882 г.—9,58 коп., в 1883—10,22 коп., в 1884 и 1885 гг.—7,80—7,85 коп., в 1886 г.—6,99 коп. в 1887 и 1888 гг.—5-5,03 коп., наконец, в 1889 г.—8,44 коп. Во второй половине 80-х гг., вообще, брали за разные грузы от Астрахани до Нижнего от 6 до 8 коп., от камских пристаней 8—10 коп.

Общий средний фрахт от Самары до Рыбинска (1.303 в.) за 1885—1890 гг. составлял с пуда:

по 1-му рейсу 5,48 коп. или $\frac{1}{237}$ коп. с пудоверсты,
 „ 2-му „ 4,84 „ „ $\frac{1}{270}$ „ „ „
 „ осенн. „ 6,18 „ „ $\frac{1}{210}$ „ „ „

В частности, средние хлебные фрахты до Рыбинска стояли следующие²⁾:

Рейсы.	Годы.	Расстояние до Рыбинска в верстах.				
		1.073 Сим- бирск.	1.299 Сама- ра.	1.582 Бала- ково.	1.744 Сара- тов.	1.961 Камы- шин.
Средний фрахт в копейках за пуд.						
ПЕРВЫЙ РЕЙС.	1880	6,0	7,1	8,0	8,7	9,4
	1881	7,0	6,8	7,5	8,0	9,0
	1882	6,8	8,4	9,2	10,3	11,3
	1883	7,4	9,3	10,6	11,4	12,0
	1884	6,9	8,5	9,6	10,6	11,5
	1885	7,4	7,3	8,2	8,2	—
	1886	6,2	7,1	7,8	—	7,8
	1887	5,2	5,7	6,6	6,9	7,5
	1888	3,0	4,2	4,7	5,2	6,2
	1889	2,7	3,4	4,2	4,0	5,8

¹⁾ По данным о-ва „по Волге“ и др. парох. фирм.

²⁾ А. А. К л о п о в: „Отчет по исследованию волжской торговли в 1889 и 1900 гг.“.

Рейсы.	Годы.	Расстояние до Рыбинска в верстах.				
		1.073 Сим- бирск.	1.299 Сама- ра.	1.582 Бала- ково.	1.744 Сара- тов.	1.961 Камы- шин.
Средний фрахт в копейках за пуд.						
ВТОРОЙ РЕЙС.	1880	5,3	6,3	6,7	7,1	7,7
	1881	6,3	6,0	6,8	7,5	7,5
	1882	6,6	7,0	7,8	8,5	9,8
	1883	6,2	7,2	8,0	9,0	10,0
	1884	5,1	6,3	7,2	7,7	8,4
	1885	6,2	5,9	6,7	6,5	6,2
	1886	5,2	5,7	6,2	6,5	5,8
	1887	4,7	4,8	5,8	6,6	6,5
	1888	2,7	3,5	4,5	5,0	5,7
	1889	—	—	3,5	3,8	3,2
ВЕСЕННИЙ РЕЙС.	1880	6,0	7,0	7,6	8,2	8,8
	1881	7,0	8,8	9,7	10,5	11,0
	1882	8,0	9,8	10,7	11,4	12,0
	1883	8,0	9,6	10,4	11,0	11,8
	1884	6,5	7,4	8,6	9,5	10,8
	1885	7,3	7,3	8,0	7,5	7,5
	1886	5,3	6,3	7,0	7,0	6,5
	1887	4,1	4,4	5,4	6,0	—
	1888	3,0	3,5	4,2	4,5	4,5

Как можно видеть, общая тенденция хлебных фрахтов шла определенно к понижению.

Это же нужно сказать и о нефтяных фрахтах. Уже в 1884 г. они упали за перевозки от Астрахани: до Царицына до 2,9 к., до Саратова до 4,8 к., до Самары до 6,1 к., до Казани до 6,5 к. и до Нижнего до 7,5 к., с пуда; в 1887 г. Чернов взял от т-ва бр. Нобель перевозку нефти по цене: в 1887 г. до Нижнего 7 коп. и до Казани 5 коп., в 1888 г. до Нижнего по 6 коп. и, наконец, в 1889 г. до Нижнего по 5 коп., до Казани по 4 коп., до Самары по 3 коп., до Саратова по 2 коп. и до Царицына по 1 коп.

„Низкие фрахты в последнее время сделались серьезною бедою на Волге“,—писал в 1888 году известный тогда в судоходных кругах Н. Лендер. Причину этого автор видел исключительно в конкуренции пароходовладельцев, „расплодивших численность своих судов до таких гигантских размеров, что им давно уже не хватает грузов и работы“¹⁾.

¹⁾ „Русское Судоходство“ за 1888 г.

Общий состав флота в 80 гг.

Действительно, состав волжского парового флота быстро рос. По первой официальной переписи судов, произведенной министерством путей сообщения в 1884 году, он был установлен в 665 судов, средней мощностью одного судна в 72 силы. К началу 90-х годов, по данным второй судовой переписи 1890-го года, он поднялся уже до 1.015 судов, увеличившись за 15 лет с 1874 г. больше, чем вдвое, при некотором в то же время понижении средней мощности судов—до 68 сил на судно. Последнее обстоятельство, несомненно, должно объясняться увеличением числа мелких пароходов крестьянского владения и служебных.

По своему назначению, материалу постройки, мощности и первоначальной стоимости пароходы, плававшие в 80 гг., распределялись таким образом:

Назначение паровых судов.	Число судов.			Мощность, в номин. силах.		Первоначальная стоимость в рублях.	
	Общее.	Железных и стальных.	Деревянн.	Всех судов.	Одного судна.	Всех судов.	Одного судна.
Пассажирских	84	74	10	5.061	60,2	4.109 715	48.925,2
Тов.-пассажирских . .	109	95	14	11.247	103,2	10.143.548	93.060,0
Товарных	14	11	3	1.145	82,0	1.652.997	118.071,2
Буксиро-пассажирских .	67	52	15	3.840	57,3	2.560.050	38.210,0
Буксирных	646	503	143	45.254	70,0	26.562.753	41.118,8
Туерных	24	24	—	1.035	43,1	1.022.978	42.624,1
Служебных	71	59	12	1.109	15,6	1.033.496	14.556,3
Итого	1.015	818	197	68.691	67,67	47.085.537	43.434,0

Но, на ряду с ростом парового судостроения, заметно останавливалось (если даже не сокращалось) развитие непарового флота. Первой судовой переписью, 1884 года, общее количество непаровых судов в волжском бассейне было зарегистрировано в 8.793 единицы, но в виду того, что в это число вошел целый ряд судов, плававших преимущественно по системам и лишь временно заходивших на Волгу, цифра общего состава непарового волжского флота была позднее, по новому подсчету данных переписи, сокращена отделом статистики и картографии министерства путей сообщения до 5.896 единиц, общей грузоподъемностью около 185 милл. пуд.

В течение 6 последующих лет, до второй судовой переписи 1890 года, состав непарового флота увеличился до 5.928 судов, т. е. всего на 32 единицы или немного больше чем на 0,5%. Такое положение дела надо объяснять главным образом изменением самых типов судов, с увеличением их грузоподъемности, которая хотя и медленно, но непрерывно росла, выражаясь в 1884 г. в 31,1 тыс. пуд. в среднем на одно судно, а в 1890 г. достигла уже 34,9 тыс. пуд. на

судно, отчасти же улучшением конструкции паровых судов, все больше приспособляемых для одновременных перевозок и пассажиров, и грузов. Общая подъемная способность парового волжского флота выросла приблизительно с 3.200 тыс. пуд. в 1884 г. почти до 5.000 (4.932) тыс. пуд. в 1890 г.

Распределение всех судов по признаку принадлежности было таково: ¹⁾

Владельцы судов.	Все суда вообще.		Паровые суда.			Непаровые суда.		
	Число судов.	Первонач. стоимость, в руб.	Число судов.	Первонач. стоимость, в руб.	Средняя стоимость одного судна	Число судов.	Первонач. стоимость, в руб.	Средняя стоимость одного судна.
Акционерн. парох. о-ва...	475	16.233.492	160	13.607.771	85.048,2	315	2.625.721	8.335,6
Акцион. не-судох. о-ва...	244	4.175.509	33	2.130.628	64.564,5	211	2.044.881	9.691,3
Неакц. судох к ^о и торг. дома.	504	10.016.579	130	7.274.167	55.955,1	374	2.742.412	7.332,6
Дворяне....	377	3.414.350	68	2.692.338	39.593,2	309	722.012	2.336,6
Купцы.....	2.548	27.297.200	493	19.222.775	38.989,3	2.055	8.074.425	3.929,1
Мещане....	745	772.314	24	173.900	7.245,8	721	598.414	829,9
Крестьяне..	1.886	2.727.866	42	369.650	8.801,2	1.844	2.358.216	1.278,8
Иностранн. подданные....	2	12.000	2	12.000	6.000,0	—	—	—
Казенные учреждения....	50	1.161.149	34	1.080.232	31.771,5	16	80.917	5.057,0
Обществени. учреждения....	10	104.400	9	104.000	11.555,5	1	400	400,0
Безуказания владельцев....	102	675.151	20	418.076	20.903,8	82	257.075	3.135,0
Итого.	6.943	66.590.010	1.015	47.085.537	—	5.928	19.504.473	—

Как можно видеть, основная группа владельцев—купцы—продолжала развиваться: им принадлежало из общего состава флота 36,7%, а из состава парового флота даже 48,47%. Но, на ряду с тем, значительно усилилась группа судовладельцев-крестьян, флот которых составил 27,18% общего состава судов. Однако крестьяне владели пока преимущественно непаровыми судами, число коих составляло 31% всего состава непарового флота.

По количеству владеемых паровых судов вслед за купцами шли: акционерные пароходные общества, имевшие 15,76% общего состава парового флота; неакционерные судоходные компании и

¹⁾ Статистич. Сборник м-ва п. с., вып. XXXIV.

торговые дома, располагавшие 12,8% флота; дворяне, имевшие 6,7%, и крестьяне, располагавшие 4,13% всего флота. Далее следовали более мелкие группы: казенных учреждений (3,35%), акционерных несудоходных обществ (3,25%), мещан (2,36%), неизвестных владельцев (1,97%), общественных учреждений (0,88%) и иностранных подданных (0,09%).

Иное распределение владельческих групп получается по сравнительной ценности судов. Здесь на первом месте естественно стоят акционерные пароходные общества; за ними следуют акционерные о-ва несудоходные и неакционерные компании и торговые дома, составлявшие по сравнительной ценности своих паровых судов приблизительно одну группу. Вторую группу, с несколько более дешевыми судами, составляли: дворяне, купцы, казенные учреждения и группа владельцев без указания их социального положения. И, наконец, в третью группу, с самыми дешевыми судами, входили: общественные учреждения, крестьяне, мещане и иностранные подданные.

Во всей приведенной картине распределения судов по признаку принадлежности особое внимание обращают на себя две группы владельцев: неакционерные компании и крестьяне.

Первые, проявившиеся сразу же очень крупным и мощным флотом, развились, очевидно, в результате кризиса 70-х годов, когда борьба за существование оказалась непосильной для отдельных маломощных судоходных предприятий. Это был первый фазис концентрации капиталов на Волге, позднее, как увидим ниже, принявшего характер широких объединений судоходства в крупнейшие общества и союзы.

Группа крестьян интересна главным образом очень быстрым ростом своего флота. В какие-нибудь 10 лет она развилась настолько, что выдвинулась в первые ряды судовладельцев по общему количеству своих судов, хотя и отличавшихся, вследствие довольно примитивного устройства, крайней дешевизной. Эта примитивность устройства, особенно в составе паровых судов, естественно понижавшая общее достоинство всего флота, вызывала в свое время большие нарекания не только в других, конкурентных судоходных группах, но даже и в специальной печати. Тот же упомянутый выше Лендер, останавливаясь на росте волжского парового флота, находил даже „это чрезмерное развитие судоходства на Волге явлением глубоко печальным“, так как „все сидят без дела и без заработка, многие успели обеднеть и разориться, и только немногие крупные предприятия терпеливо, хотя и не безропотно, переживают этот кризис... Общее дело все падает и падает, фрахты сбиваются до безобразия, да и личные интересы и расчеты плохо оправдываются“. В заключение автор договаривался вплоть до необходимости „безжалостно упразднить“ на Волге разные „никуда негодные“ „плавающие самовары“ в виде массы мелких буксирных пароходов, и,—что всего удивительнее,—к этому крайнему взгляду присоединилась в особом примечании к статье Лендера и редакция журнала „Русское судоходство“, где была напечатана статья.—„На эту меру мы давно указываем,—гласило примечание.—Здесь дело идет не только о безопасном плавании... но также о такой постановке пароходного дела, при которой оно могло бы иметь правильное развитие, благодаря конкуренции, обусловленной состязанием разума и точного расчета, при выполнении всех требований для безопасности жизни и здоровья, удобств и проч“...¹⁾

¹⁾ „Русское Судоходство“ за 1889 г., № 103, стр. 11—12.

Признавая в этом взгляде известную долю справедливости в смысле охраны „безопасности жизни и здоровья“ и в особенности в смысле „удобств“, необходимо однако отметить, что в отношении конкуренции дело, повидимому, не могло стоять уж так плохо, как рисует его редакция журнала. Мы видели выше, что за 10 лет, с 1874 года, общее увеличение парового волжского флота, по данным судовой переписи, произошло приблизительно в 1½ раза (с 456 до 665 судов,—увелич. на 45,8%). Правда, по проверочной переписи 1886 г. число пароходов получилось больше, чем по первому подсчету, а именно 766 судов, что по сравнению с 1874 г. составляет увеличение уже на 68%, но и эта цифра только соответствует повышению волжского грузооборота, который, как было отмечено выше, увеличился с 160—170 милл. пуд. в 70 г.г. до 270 милл. в середине 80-х годов, т. е. на 62,5%.

Во второй половине десятилетия рост парового флота пошел еще быстрее: за 5 лет между двумя первыми судовыми переписями количество пароходов увеличилось даже несколько больше, чем в 1½ раза (около 52,5%), т. е. превысило норму десятилетия 1874—1884 гг., а по сравнению с 1885 г. дало прирост на 32,5%. Но и такое положение, казалось бы, не могло быть страшным для Волги, если принять во внимание, с одной стороны, прогрессивное увеличение ее грузооборота, в особенности в связи с появлением нефти с другой стороны—отмеченное выше сокращение непарового флота, с исчезновением старинных „ходовых“ судов, и переход исключительно на паровую тягу. Средняя норма груза из всего перевозимого по Волге его количества, выражающаяся приблизительно до 300.000 (а если принять во внимание недостаточную точность учета перевозок, то и до 400.000) пуд. за навигацию на каждый отдельный пароход, совсем не может быть признана чрезмерно малой, особенно если учесть все продолжавшееся уменьшение мощности паровых судов, которая в среднем определялась по переписи 1890 года уже в 68 номинальных сил на судно.

Расширение района деятельности пароходства. Нельзя упускать из вида и то обстоятельство, что многие более мелкие водные пути волжского пароходства, и с Волги не прекращался отлив туда лишних судовых сил, в большинстве из тех „плавающих самоваров“, о которых так презрительно говорил Лендер и которые однако на новых местах работы выполняли крупную роль если уж не пионеров пароходства, то во всяком случае немаловажных факторов развития местной торгово-промышленной жизни.

Пионерская деятельность пароходства проявилась в 80 гг. на следующих мелких реках, впервые увидевших пассажирские или буксиро-пассажирские пароходы: а) на р. Костроме, где в начале десятилетия появился первый пароход „Буй“, имевший случайные рейсы до г. Буя (место пересечения р. Костромы Северной жел. дорогой); затем сюда пришел Г. Г. Набатов, открывший срочно-буксирное движение пароходом „Веста“ с легкой баржей, а в 1888 г., по приобретении еще двух пассажирских пароходов — „Ваня“ и „Мария“, установивший уже правильное пассажирское сообщение между Костромой и Буюм; б) на рр. Чусовой и Сылве, где с 1882 г. начал плавание пассажирский пароход „Март“ купца А. М. Брюханова, а затем „Братья“ В. И. Мельникова; в) на р. Клязьме, где в 1886 г. стал ходить пассажирский пароход „Посыльный“; г) на р. Мокше, где появился первый пароход Самгина.

Развилось и увеличилось пароходство: на р.р. Унже, Вятке, Оке и частью Каме.

На р. Унже Ф. Е. Крепиш, построив два небольших парохода— „Унжа“ и „Сима“, установил ими буксиро-пассажирскую линию до Малоугор, а в 1888 г., когда с Унжи ушел „Самолет“, выстроил пассажирский пароход „Кологривец“ и открыл пассажирскую линию Нижний—Макарьев (позднее Крепиш располагал 8 пароходами).

На р. Вятке в качестве конкурента Бульчеву возникло в 80 г.г. пароходство Якова Фомича Тырышкина¹⁾, со временем получившее довольно большое развитие. Еще раньше здесь образовались пароходства—буксирное Ивана Михайловича Стойлова (первый пароход „Истобенец“ с деревянным корпусом) и пассажирское Александра Алексеевича Казенина (первый пароход „Алексей“), но оба они продержались недолго: предприятие Стойлова, работавшее в начале 80 г.г. тремя небольшими пароходами (два по 30 и один в 18 номин. сил.), в судовых списках 1885 г. значится уж только с двумя пароходами, а в списках 1892 г. не значится совсем; пароходство Казенина имело два парохода (в 70 и 60 сил.), из которых один оставался у наследников основателя фирмы еще в 1900 году.

На р. Оке, по уходе с нее в 1881 г. „Самолета“, два парохода которого однако остались здесь, будучи куплены Качковым, в компанию с оставшимися пароходчиками вступил Зворыкин с пароходом „Владелец“, а с навигации 1882 года начали работать два касимовские купца—К. К. Штейерт и Н. В. Кленов, по заказу которых на Коломенском заводе были построены два однотипных парохода— „Густав Струве“ и „Император Александр III“. Новые предприниматели начали сперва усиленную конкуренцию с окскими аборигенами, но затем, не выдержав борьбы, вошли с ними в соглашение. В 1889 г. все окские пароходовладельцы учредили общее „Товарищество по р. Оке“, преобладающее влияние в котором получил Качков.

Вслед за пассажирским пароходством, в связи с улучшением окского пути, на который, наконец, обратило внимание правительство, на Оке появилось и буксирное пароходство, развившееся здесь по местным условиям значительно позднее, чем на других крупных притоках Волги. В 80-х годах на Оке возникло даже новое акционерное предприятие буксирного пароходства, со временем получившее довольно крупное значение.

В 1882—83 гг. известный в свое время коммерческий деятель, председатель правления Московско-Рязанской железной дороги, Владимир Карлович фон-Мекк, основал „Товарищество срочного пароходства по реке Оке“, располагавшее в 1885 г. тремя железными буксирными пароходами. Главной своей делью т-во ставило транспортирование грузов от приокской станции Московско-Рязанской дороги до Нижнего-Новгорода, особенно в период Нижегородской ярмарки, и в этом отношении, при положении фон-Мекка на Московско-Рязанской дороге и хорошей налаженности судоходного предприятия, составило значительную конкуренцию Московско-Нижегородской железной дороге.

В конце 1888 г. т-во было преобразовано в акционерное предприятие под фирмой „Общество «Ока»“, открывшее свои действия 22 июля 1889 г. По уставу (утвержденному 9 декабря 1888 г.) о-во

¹⁾ Первые пароходы: буксирные „Вестовой“, „Малютка“ (постр. 1882 г.), „Любимец“ (1885 г.) и буксиро-пассажирский „Наследник“ (1882 г.).

ставило себе целью: „а) перевозку пассажиров и грузов по рекам Волге, Каме и Оке и их притокам; б) транспортирование грузов сухим путем как по железным дорогам, так и гужем, и в) исполнение комиссионных поручений по продаже товаров и грузов со складов“. Равным образом о-ву предоставлялось „содержание перевозки пассажиров и грузов по Мариинской и Тихвинской водным системам (§ 1 устава). Основной капитал о-ва определялся в один миллион рублей, разделенных на 10.000 акций, по 100 руб. каждая (§ 23 ¹⁾). Местопробывание правления назначалось в Москве (§ 37).

В устав была включена интересная деталь, отсутствующая во всех, ранее утверждавшихся уставах, что в случае мобилизации и по другим обстоятельствам, вызываемым военными потребностями, всякое судно о-ва может быть изъято из его ведения во временное пользование или в полную собственность правительства, с производством о-ву за временное пользование вознаграждения по 6% в год со стоимости судна ²⁾.

В начале 1900-х годов о-во „Ока“ вошло в состав одного из крупнейших нефтепромышленных и судоходных предприятий Волги—о-ва „Мазут“, сохранив однако самостоятельное название своей фирмы до самой национализации частновладельческого флота.

Пароходство на Каме, в сущности говоря, сложилось в определенные и устойчивые формы еще в 70 гг. Все дело перевозок находилось здесь в руках трех главных фирм—Любимовых, Каменских и Курбатова, и борьба с ними была если не совсем непосильна, то во всяком случае очень трудна даже для старых волжских фирм, не говоря о новых предпринимателях, даже располагавших миллионными капиталами.

Несколько попыток такой борьбы произошло как раз в 80-е годы

В 1882 г. на Каму пустило несколько буксиро-пассажирских пароходов о-во „Дружина“, установив самую низкую плату за проезд и провоз товаров, однако не могло выдержать конкуренции с местными фирмами и в конце концов ушло.

В 1884 г. открыл пассажирское пароходство известный кунгурский миллионер А. Г. Кузнецов, наследник креза-частьорговца Губкина, построив три новых парохода—„Бабка“, „Шаква“ и „Юмыш“, но также продержался не долго и в 1887 г. ликвидировал свое дело.

С 1886 г. на Каме появился петербургский купец Н. М. Григорьев, взявший по контракту с казной на 12 лет перевозку арестантов от Нижнего до Перми (организованную некогда Колчиным) и пустивший для этого на Каму три буксиро-пассажирских парохода—„Галкин-Врасский“, „Кунгур“ и „Соликамец“. Однако и Григорьев работал недолго: пароходство его вскоре же перешло к Семенову, а затем, в конце столетия, и совсем сошло со сцены. Большинство пароходов его купили Якимовы, перестроив их на американские.

Более удачно шло расширение пароходного дела на верхнекамском плесе—от Перми до Чердыни, где долго работал монополюно Лунегов, сильно расширивший свое дело и имевший уже в 1884 г. четыре парохода—„Колва“, „Вильгорец“, „Полуд“ и „Чердынец“. В 1887 г. здесь появился новый предприниматель—чердынский купец Черных, пустивший пароход „Альфу“ и понизивший очень высокие до того фрахты Лунегова, а в 1889 г.

¹⁾ Позднее основной капитал о-ва был увеличен до 1½ милл. руб.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. VIII, № 5621.

И. А. Зырянов с пароходом „Помощник“. Позднее здесь работало небольшое пароходство Беклемишева.

Как можно видеть, в волжском бассейне были еще целые районы, где пароходство только что начиналось, и даже на крупных волжских притоках, вроде Оки, грузооборот был обслужен настолько неполно, что оказалось возможным возникновение новых и довольно крупных акционерных предприятий пароходства, обеспечивших себе существование до самых последних дней частновладельческого флота на Волге. Наконец, успех и развитие таких предприятий, как Кашина и „Купеческого пароходства“, умевших построить свою работу на несколько новых началах, свидетельствовал о том, что и на самой Волге далеко не вся работа была исчерпана существовавшими пароходствами, при чем для выполнения ее были необходимы более мелкие пароходы.

Очевидно, вопрос о депрессии, испытываемой волжским пароходством во второй половине 80-х годов, а равно и о мерах к выходу из нее, был много сложнее, чем он представлялся Лендеру и редакции „Русского Судоходства“.

Причины тяжелого положения судоходства. На тяжелое положение судоходного промысла в рассматриваемый период прежде всего влияло прогрессивное, на ряду с увеличением парового флота и обострявшейся конкуренцией, возрастание различных накладных расходов на судоходство, становившихся иногда почти непосильными.

На мелкие предприятия особенно тяжело ложилась оплата промысловых прав, для которой они обязаны были выбирать купеческие свидетельства первой гильдии, как бы ни было мало предприятие. При этом постановка дела была такова, что судовладельцы, не имевшие правильно организованных пароходных предприятий с конторами и пристанями для постоянного приема грузов и пассажиров и „не производившие иногородних промыслов и торговли“, обязаны были выбирать на каждый пароход особое свидетельство 1-й гильдии, уплачивая за него (с билетом) по 610 руб., с каковых сумм платили и городские и земские сборы. Для крупных предприятий, в особенности пассажирских, наиболее тяжелым расходом была плата за пристанские места.

Оплата пристанских мест устанавливалась постепенно, в течение ряда лет. До широкого развития пароходства все прибрежные земли подходили под действие законов о бичевнике и, в известных пределах, были открыты для общего бесплатного пользования. Такой порядок, не дававший права прибрежным жителям брать арендную плату за береговые земли, не удовлетворял, с другой стороны, и пароходные предприятия, не имевшие юридического права устраивать постоянные и приспособленные для пароходного движения пристани, настоятельно необходимые в особенности в городах. Выход из положения был найден в 1865 году изданием примечания к ст. 365 устава путей сообщения, каковым примечанием устанавливалось право городов сдавать в аренду под пароходные пристани удобные к тому части бечевника, находящиеся на землях, отведенных казной под городские поселения. При этом однако сдача обставлялась известными формальностями, дававшими и пароходчикам некоторые гарантии против произвола городов. Так, прежде всего самое распределение городских причальных линий на участки подлежало утверждению окружных правлений путей сообщения; затем, сдача

участков в аренду должна была производиться с торгов, сроком не больше, как на 12 лет, при чем на торгах могли участвовать только содержатели пароходов или их доверенные; утверждение торгов требовалось немедленное, на самом месте производства торгов, за объявившим высшую цену, без права усмотрения представителей города.

Городовым положением 1870 года за городами было закреплено право полной собственности не только на входящие в их черту прибрежные земли, но и на самые воды, примыкающие к берегам, и с этого времени начинается постепенное аннулирование их ограничений, установленных примечанием к ст. 356 устава п. с., не смотря на то, что примечание не было отменено с изданием городского положения. Исходя из того, что, по статье 1193 город. полож., определение способов извлечения доходов из принадлежащих городу имуществ предоставлено городской думе, города стали делать вывод, что и „бечевник, как городское имущество, может быть сдан в аренду, по усмотрению городской думы, без всяких торгов, на условиях, установленных думой“. Такой вывод подтверждался и ссылкой на примеч. 2-е к ст. 377 устава п. с., по продолжению 1871 года, которое гласило: „Там, где введено в действие городское положение, относительно устройства и содержания бечевников и пристаней соблюдаются правила, изложенные в особом приложении к общему губернскому учреждению, а именно: в ст. ст. город. полож. 103—108, 115, 102, 123 и 139“, в означенных же статьях не содержалось требования сдавать пристанские места в аренду обязательно с торгов и, вообще, не было никаких ограничений в отношении бечевников и пристанских земель.

В результате такого положения дела цены за пристанские участки были подняты до чрезвычайно высоких размеров, при чем повышение делалось иногда сразу раз в 10 и больше против предыдущего года. Так, напр., в 1875 г. плата за пристанской участок о-ва „по Волге“ в Нижнем-Новгороде была повышена с 200 руб. (в 1874 г.) до 2.703 руб.; в 1877 г. тому же о-ву назначено в Астрахани 1205 руб. с 300 руб. 1876 года; в Казани в 1880 г. 1700 руб. с 202 руб. 95 к., и т. д. В „докладной записке представителей пароходных обществ и пароходоладельцев волжского бассейна министру путей сообщения“, поданной в 1889 г., отмечалось, что в той же Астрахани, начиная с 1866 и до 1889 года, арендная плата за некоторые пристанские участки увеличилась больше, чем в 60 раз, между тем как фрахтовые цены в это время неуклонно падали. Кроме того, на арендаторов участков во многих случаях возлагалось еще и укрепление берегов, и устройство лестниц, и мощение спусков, набережных и улиц, ведущих к пристаням, и многие другие расходы, лежавшие на обязанности городских управлений, независимо от устройства контор, амбаров, навесов и др. приспособлений, необходимых для собственных нужд пароходства. Были даже такие случаи, что в арендные договора включались обязательства прихода и отвала пароходов непременно в известные, назначаемые городской управой часы (договор Дубовской управы с пароходством Зевеке в 1887 году).

Некоторые города ухитрялись даже облагать сборами в свою пользу суда, останавливавшиеся в их границах на зимовку, и потребовался специальный указ сената (от 7 августа 1880 г., по жалобе судовладельца Першина), чтобы эти незаконные сборы были прекращены.

К середине 80-х годов положение получилось настолько тяжелое для судоходства, что на него обратила внимание даже общая

пресса. В „Новом Времени“ появилась резкая и характерная статья известного писателя Атавы-Терпигорева, в которой отношение городов к судоходству квалифицировалось, как форменный разбой:

„Во всем, до чего ни коснешься,—говорилось в статье,—Волга верна себе, т. е. верна своим старым традициям, верна своему «характеру». Видоизменяется только форма, внешний образ, суть же, принципы остаются все те же, нисколько не меняясь. Эта «устойчивость» ее принципов поразительно проста. Как прежде, в старину, при татарах, при Стеньке, при Пугачеве и при чиновниках потом, которые были присланы изводить разбой на Волге и завели вместо того разбой, еще более изводящие пльвших по ней, так это продолжается и теперь. Переменились только названия, принцип же сохранился во всей своей неприкосновенности. Прежде грабили на Волге татары, ушкуйники, разбойники, потом чиновники, выводившие разбойников—теперь грабят Колупасевы и Разуваевы, сменившие их и спокойно заседающие под именем гласных в городских думах приволжских городов. Что эти почтенные люди делают, этому просто не верится. Нельзя предположить, до чего они могут доходить. Они делают, кажется, все для того, чтобы убить только жизнь, развитие и движение по этой великой русской реке, принадлежащей, казалось бы, не им одним...“

В свою очередь судовладельцы обратились с особым ходатайством в Петербург о защите интересов судового промысла и, воспользовавшись в 1887 г. приездом на Нижегородскую ярмарку министра финансов, подали докладную записку и ему.

В ответ на все эти выступления откликнулось, как это ни странно, не министерство путей сообщения, а министерство внутренних дел, распорядившееся организовать по крупным приволжским городам особые совещания из представителей администрации, городских управлений и судоходства для обсуждения оснований, определяющих отношения между пароходовладельцами и городами. Никаких реальных результатов эти совещания не дали, и в 1889 г., не дождавшись благоприятных результатов, представители пассажирских пароходных обществ подали вышеупомянутую докладную записку лично министру путей сообщения. Составленная спокойно и убедительно, записка рисовала яркую картину неправомерного отношения к пароходству со стороны городов, которые „руководствуются исключительно стремлением брать, как можно больше, не принимая во внимание никаких соображений“. Записка отмечала крайнюю ненормальность такого порядка вещей, угрожающего „стать серьезным тормозом для дальнейшего развития этого (пароходного) промысла“, ибо „никакое предприятие не может считаться обеспеченным, если размер расходов на него определяется не сущностью самого предприятия, а совершенно посторонним усмотрением, границ которого предвидеть невозможно. Где гарантия для пароходовладельца, что, платя в известный год 20 тыс. руб. за все устроенные им на Волге пристани, на следующий год с него не потребуют 40, 60 или даже 100 тыс., и именно в то время, когда прибыль от предприятия не составит, быть может, и половины этой цифры? Не ясно ли, что самое существование пароходного предприятия находится в прямой зависимости от усмотрения стоящих во главе городских самоуправлений“.

„Краткосрочность аренды,—говорили далее просители,—выгодная для городов в целях возможно частого увеличения арендной платы, лишает пароходовладельцев возможности устроить на свой

счет занимаемое пристанское место сообразно с потребностями своего дела: они не могут построить каменных, безопасных в пожарном отношении, лабазов для склада транспортируемых товаров, не могут устроить новейших приспособлений для нагрузки и выгрузки, провести водопроводы, крайне нужные для безопасности от пожаров, и проч. Все сделанные улучшения, увеличив ценность участка, дали бы только возможность городу через два-три года, по истечении срока контракта, взять с арендатора, сверх платы за место, еще аренду с собственных его сооружений, иначе он мог-бы быть лишен места и вместе с ним затраченного на сооружение капитала.“

Записка заканчивалась просьбой к министру „оказать авторитетное содействие к урегулированию законодательным порядком этого вопроса и ограждению интересов судоходства от чрезмерных поборов береговых владельцев и в особенности городов“. С своей стороны просители признавали необходимым проведение следующих законодательных мер:

„1) Отмену 365 статьи устава путей сообщения, в той ее части, которая составляла ранее 1-е к ней примечание и устанавливала способ сдачи в аренду пристанских участков, и применение безусловно правила, установленного 2070 статей тома 2-го общих губернских учреждений, т. е. утверждения высшего правительства ко всем определениям городских дум о назначении и размере платы за отводимые под пароходные пристани места, хотя бы таковые сдавались и не впервые в исключительное пользование.

„2) Установление впредь того же приблизительно способа сдачи пристанских участков, какой принят ныне относительно мест под пристани на Нижегородской ярмарке, т. е. чтобы отдаваемые ныне с торгов участки под пристани срочного пассажирского пароходства впредь были предоставлены в исключительное пользование тех обществ или владельцев пассажирских пароходов, которым они в настоящее время отведены, на все время, пока они будут в них нуждаться, но без права передачи другим лицам.

„3) Размер платы за эти места удобнее всего может быть определен местными комиссиями, составляемыми из представителей министерства путей сообщения, министерства внутренних дел, городских дум и владельцев срочных пассажирских пароходств. В случае разногласия в комиссии, мешающего выработке определенной таксы, таковая устанавливается непосредственно министром путей сообщения, по соглашению с министром внутренних дел, на основании представленных членами комиссии соображений. Каждые 12 лет может производиться тем же порядком новая таксировка.“

„4) В случае прекращения предприятия кем-либо, из содержателей пассажирского пароходства или освобождения занимаемого участка по иным причинам, преимущественным правом на занятие его пользуется младшее по времени возникновения пароходство, в тех видах, что вновь возникающие пароходства, вследствие занятия своими предшественниками лучших по положению и удобствам мест, вынуждены пользоваться худшими.

„5) При этом новом способе сдачи пристанских мест, контракты и договоры городов и вообще владельцев участков с их арендаторами должны замениться общими правилами пользования сдаваемыми пристанскими участками, выработанными министерством путей сообщения, совместно с министерством внутренних дел, которыми

и определяются взаимные отношения, права и обязанности, как городов и владельцев, так и сьемщиков участков¹⁾.

Серьезных результатов и эта записка не имела,—министерство ограничилось лишь напоминаниями об обязательном исполнении требований ст. 365 устава путей сообщения и в некоторых случаях не утверждало слишком резких повышений арендных цен на пристанские участки.

Помимо указанных платежей пароходные предприятия обложены были целым рядом сборов, начиная с 1/4-процентного общего сбора на улучшение водяных путей и кончая разными местными сборами—в Рыбинске, Костроме, Нижнем, Казани, Самаре, Саратове, Астрахани, Перми, Уфе, Чистополе в доходы названных городов.

Одним из самых больших и тяжелых вопросов для волжского судоходного промысла являлось также отсутствие закономерного кредита. Главной причиной такого положения было то, что в действовавшем законодательстве не имелось никаких законоположений о регистрации судов и укреплении имущественных прав на них. Дело в том, что законодательство рассматривало суда, как имущества движимые, почему совершение по ним закладных было неразрывно связано с передачей имущества в руки кредитора, а это, понятно, лишало судозоюев возможности продолжать занятие судоходным промыслом. В прежнее время, до введения на Волге пароходства, такой взгляд имел свое основание, так как большинство судовладельцев вело дело на наличные деньги и, благодаря почти полному отсутствию конкуренции, не имело надобности расширять его сверх собственных средств. С появлением пароходов и расширением судоходства прежнее судовое хозяйство стало немислимым, так как обострившаяся конкуренция стала требовать увеличения дела сверх наличных средств, и, таким образом, ощутилась насущная нужда в кредите. Между тем заем в кредитных учреждениях под законные проценты, благодаря действующему законодательству, был невозможен. Волей-неволей приходилось итти к частным кредиторам, платя им иногда огромные проценты и подчиняясь всем выдуманым ими в обход закона комбинациям.

Ненормальность такого положения была признана еще в 60 г.г., и в 1866 г. по этому вопросу было образовано даже при государственном банке особое совещание под председательством д. с. с. Журковского, которое признало необходимым установить правило, что при залоге речных судов последние, подобно недвижимым имуществам, могут оставаться в руках залогодателей, сохраняющих право пользования ими для производства промысла. Для обеспечения же интересов кредитора и предоставления ему возможности беспрепятственно обращать взыскание на судно, под которое им выдана ссуда, совещание считало достаточным установление правил, которые устанавливали бы в точности порядок укрепления прав на речные суда. Выработанные совещанием правила, однако, не получили осуществления, несмотря на то, что в 70 г.г. настоятельная необходимость их издания была подтверждена съездом судопромышленников в Нижнем-Новгороде. Еще позднее вопрос о регистрации речных судов неоднократно возбуждался вновь и на торговопромышленных (в 1897 г.), и на судоходных съездах (в 1896 г. в Нижнем и на других), при чем вторым съездом судовладельцев волжского бассейна

¹⁾ Н.-Новгород, 5.го февраля 1889 года.

в 1909 г. были выработаны новые правила регистрации применительно к местным условиям, но вопрос так и не сдвинулся с мертвой точки.

Наконец, в ряду неблагоприятных влияний на судоходство огромное значение имела все усиливавшаяся конкуренция железных дорог и их тарифная политика.

Железные дороги начали строиться у нас с конца 30-х годов (первая, Царскосельская, дорога открыта в 1838 г.), но первое время строительство их развивалось очень медленно, и к началу 70-х годов мы имели только 7.645 в. железнодорожных путей. В 70-е годы было сразу построено 13.456 в., и общая длина сети возросла до 21.101 в., захватив в значительной части и район Поволжья.

Тарифная политика железных дорог в начале никем не контролировалась, будучи всецело предоставлена самим дорогам, и, естественно, получила боевое направление против главнейших противников железнодорожного транспорта—водных путей. По заявлению директора железнодорожного департамента д. с. с. Максимова, председательствовавшего на совещании по тарифному вопросу в Нижнем-Новгороде 17—19 августа 1893 г., „когда дороги вполне самостоятельно распоряжались своими тарифами, вопрос этот решался тем, что дороги понижали свои ставки до тех пор, пока груз не переходил с воды на их линию, при чем дороги не имели повода заботиться о наносимом таким понижением тарифа ущербе судоходству“.

Положение судоходства было тем печальнее, что против него действовали правильно организованные и всегда поддерживавшие друг друга предприятия, кустарь же судопромышленник, не имея ни правильной организации для защиты общих интересов, ни должной солидарности с другими судоходными предприятиями, не мог бороться с железными дорогами, а боролся с своим же братом, понижая фрахт, чтобы отбить работу, которой становилось все меньше вследствие конкуренции железных дорог.

Только во второй половине 80-х годов, в связи с расширением государственной сети железных дорог и, может быть, не без влияния настойчивых ходатайств нижегородского биржевого комитета, правительство обратило, наконец, внимание на эту ненормальность и приняло некоторые меры к улучшению дела. В 1886 г. был открыт при министерстве путей сообщения совет по железнодорожным делам, рассмотрению которого, между прочим, подлежали и тарифы; в 1887 г. издан закон, по которому за правительством признано право руководства тарифами железных дорог в интересах „населения, промышленности, торговли и казны“; в 1889 г. высочайше утверждено „Временное положение о железнодорожных тарифах и об учреждении по железнодорожным делам“. Этим положением выработаны общие начала, установлен определенный порядок и назначены особые органы для руководства тарифной политикой железных дорог.

Справедливость требует сказать, что и все указанные меры не оградили в достаточной мере интересов волжского судоходства, которому неоднократно в будущем приходилось вновь обращаться к правительству за защитой. Между прочим, в результате одного из таких обращений было создано в 1893 г. и упомянутое выше совещание в Нижнем-Новгороде.

Положение пароходства на мелких реках.

Особенно тяжело приходилось при этом судоходству на мелких реках, в разных глухих углах Поволжья, где самые условия плавания были несравненно хуже, чем на коренной Волге.

Мелкие водяные пути изобиловали всякого рода препятствиями для судоходства в виде крайней извилистости хода, мелей, камней, карчей и т. д.; никаких мер к расчистке фарватера таких рек обычно не принималось; правильной обстановки предостерегательными знаками не было; наконец, на многих реках были устроены мельницы, препятствовавшие судовому ходу и чинившие всякие неприятности судоходцам. Как приходилось плавать на некоторых реках, можно судить по тому, что даже в 1889 году (правда, памятном, вообще, своим мелководьем) пассажирские пароходы, напр., на Сурѣ шли от Алатыря до Васильсурска (260 верст) по трое суток, простаивая на некоторых перекатах по 15 и более часов, при чем приходилось прибегать к таким экстравагантным мерам, как наем прибрежных крестьян для прорытия судового хода лопатами; а на р. Вятке обычным явлением в межень была высадка всех пассажиров на берег и путешествие их пешком по несколько верст, пока пароход буквально „продирался“ через мели и перекаты, затрачивая на это многие часы и опаздывая за один рейс от Соколов до г. Вятки иногда на целую неделю против расписания.

О печальном состоянии пароходства на р. Мокше писал в 1886 г. „Нижегородский Биржевой Листок“: „Мокша составляет приток Оки, который при исправном содержании может быть судоходным на 160 верст, от устья до пристани Теньгушева. Но, при настоящем сплошном засорении верховья реки подводными каршами, можно было проходить, и то с трудом, только до г. Кадома, от которого с нынешней весны и было открыто пассажирское пароходство до Саватмы (на р. Оке). В линии ходил пароход купца Самгина «Внук». Множество каршей, рассеянных по всему течению Мокши, грозило постоянной опасностью для парохода, но по счастливой случайности целых полтора месяца пароход работал благополучно. Однако в первых числах июля, следуя пассажирским рейсом, пароход «Внук» попал, наконец, на коршу в семи верстах ниже г. Кадома, получил пролом и затонул на глубине 1½ арш. С потоплением парохода прекратилось и пароходное сообщение по реке, потому что на опыте была доказана рискованность этого предприятия“.

„Район пароходной деятельности стал на Волге тесен,—писал обозреватель пароходства в 1887 г.—Надо расширить этот район, а для этого необходимо улучшить притоки реки Волги. Уже и теперь мелкие пароходы рискуют заходить во все мелкие реки, но ломаются, тонут и губят капиталы. А, между тем, частная предприимчивость волжских пароходчиков не того заслуживает. Следует вспомнить, что пароходство возникло на Волге без всяких гарантий казны и без всяких поощрений. Капиталы же, вложенные в рискованное и активное дело пароходства, почтеннее, чем капиталы, затраченные на покупку акций разных железных дорог, обогащающих биржевых спекулянтов и обременяющих казну“¹⁾.

Надо отдать справедливость,—подобные призывы не оказывали никакого влияния на министерство путей сообщения и его местных

¹⁾ Н. А. Крылов: „Пароходство на внутренних водах Европейской России“ (Журнал „Русское Судоходство“ 1887 г., № 10—11).

представителей, бывших даже в то время произвола и усмотрения „притчею во языцех“ по своему отношению к возложенным на них обязанностям и к подведомственным им лицам, предприятиям и учреждениям.

До чего в данном случае доходило дело, красноречиво свидетельствует инцидент, разыгравшийся в 80-х годах на той же Суре.

Сура, вообще, была особенно богата перекатами, камнями и карчами, так что здесь завелись даже особые пароходы с осадкой не больше 1 аршина. Отпускавшиеся несколько раз на расчистку реки деньги расходовались неумело или шли не туда, куда были назначены, и плавание по Суре продолжало оставаться очень опасным, разорив целый ряд предпринимателей. Несколько оживилось пароходство с 1874 г., когда в Алатыре, на берегу Суры, была построена большая паровая мельница купца Попова и К^о. Владельцы мельницы, располагавшие крупным капиталом, не стеснялись расходами и, между прочим, с первого же года работы мельницы завели 3 парохода, выработали особый, приспособленный к местным условиям судоходства тип баржей и открыли судовое движение, очищая на собственные средства реку от карчей и камней. Правильными рейсами пароходов подвозилась на мельницу с Волги белотурка, перемалывалась здесь с местной пшеницей и крупными партиями отправлялась в Нижний и Рыбинск. Население всего края, пользовавшееся пароходами компании и для своих надобностей, всемерно приветствовало развитие дела, встречая первые пароходы пальбой из ружей и даже пушек, как светлый праздник. Все местные власти, начиная с полиции и кончая архиереем, охотно пользовались пароходами компании, особенно когда последняя, с развитием судоходного движения и по преобразовании своем в „Товарищество Алатырских паровых и водяных мельниц“, приспособила один из пароходов специально для пассажирского плавания, устроив классные каюты, поставив буфет и выпустив расписание пассажирских рейсов. В течение ряда лет на пароходах ездили и всякие чины путейского ведомства: инспектора судоходства, начальники дистанций, заведующие судоходными постами и пр. Так дело шло до 1883 г., когда, вследствие особого мелководья на Суре и связанного с ним учащения аварий, страховые общества прекратили здесь прием на страх судов и грузов, и товарищество вошло с ходатайством в министерство финансов о понуждении их к выполнению своих обязанностей.

Очень долго на ходатайство не было никакого ответа, как вдруг инициатор и главный руководитель дела т-ва Попов получил срочный запрос из Казанского округа п. с.: по чьему разрешению открыто на Суре пароходство?

Человек, не лишенный известного юмора, Попов отвечал, что, на основании ст. 82 т. XII-го Св. Зак. Российской Империй, „право судоходства по рекам предоставляется всем российским подданным без различия“; река Сура судоходна с древних времен; прежде по ней ходили на веслах, бичевой и под парусами; ныне же додумались до пара, а он перенял эту выдумку. Касательно же „разрешения“ объяснял, что ежегодно берет из Казанского округа п. с. свидетельства о грузоспособности и силе своих пароходов и вывешивает таковые на видных местах; от министерства финансов также ежегодно получает квитанции за исправный взнос по этим пароходам денег согласно ст. 36 полож. о пошлинах; ежегодно же берет патенты на пароходный буфет. Губернская администрация

в свою очередь выдает ему свои билеты, и, кроме того, губернский инженер ежегодно дает удостоверения, что котлы и машины пароходов надежны, к работе способны и безопасны. Все ведомства, имеющие какое-либо соприкосновение с судоходством, каждый год получают отчеты товарищества. Эти отчеты своевременно, по закону, печатаются в газетах и Вестнике Финансов, а следовательно, здесь не усматривается ни тайного промысла, ни каких-либо вредных дел. В заключение Попов „почтительнейше просил“ округ поддержать его просьбу по поводу страхования.

Через две недели т-во получило новый, очень строгий запрос: на каком основании открыто пароходство по Суре? Ответ требовался *немедленный*, в противном случае пароходство должно быть закрыто. Одновременно местной судоходной дистанции предписывалось настоять на получении от т-ва *прямого* ответа на поставленный ему вопрос.

Попов снова ответил, что *открыл* пароходство по Суре не он, а оно существует здесь уже около 20 лет. Товарищество—учреждение частное, а общее судоходное дело ему неизвестно. Начало же пароходства, т.-е. *самый корень зла*, следует искать в архиве округа.

Прислала Васильсурске Попову и судоходная дистанция, помещавшаяся в Васильсурске—как раз напротив того места, где 20 лет под ряд приставали все сурские пароходы, в том числе и пароходы товарищества. В бумаге политично предлагалось, в случае желанья т-ва иметь пароходное дело, испросить себе дозволение на это, подав о том просьбу начальнику дистанции.

На это Попов отвечал, что начальник дистанции каждый день видит пароходы т-ва из своего окна и многое множество раз сам ездил на них. Указав затем, что начальнику прекрасно известно, какие расходы несет т-во ежегодно по очистке реки для свободного движения судов, что т-во ежегодно вносит ему установленный $\frac{1}{4}$ -процентный сбор, дает разные статистические сведения и находится в постоянной переписке с дистанцией, Попов выражал недоумение: какие еще нужны доказательства, что пароходство действительно существует. Вместе с тем он снова повторял просьбу по вопросу о страховании.

Не добившись ничего по своей „линии“, путейское ведомство обратилось к алатырской полиции, прося ее отобрать подписку от Попова, что он обязуется подать в округ прошение о дозволении открыть на Суре пароходство, но Попов категорически отказался дать такую подписку, отозвавшись на словах, что ему лично никаких пароходов не надо, а уполномочия т-ва на такого рода подписки ему не дано; к тому же т-во имеет уже свое пароходное дело, и других пароходов ему не нужно.

Тогда округ попытался испробовать еще одну меру воздействия: Попову была послана бумага, что из опубликованного расписания рейсов по Суре усмотрено открытие им в попутных селах и городах пристаней, вопреки ст. 1878 тома II-го общих губерн. учреждений, и округ требует немедленного их закрытия. Но и эта мера оказалась недействительной: Попов ответил округу, что пристаней, предусматриваемых ст. 1878, он не открывал, в расписании же говорится о пристанях в смысле простого причала и остановки пароходов,—все устройство „пристаней“ заключается в том, что на берегу вбит кол, за который крепят чалку с парохода; имеются еще шалаши, в которых укрываются во время дождя караульщики дров, но они поставлены вне бичевника, на владельческих землях, и, таким

образом, ведению округа не подлежат. Приставать же к бичевнику ст. 358 тома XII-го предоставляет всем без изъятия.

Чем кончилось это чрезвычайно характерное и любопытное дело, нам неизвестно,—повидимому, однако, благополучно для т-ва, судя по тому, что пароходы его продолжали спокойно плавать по Суре впредь до 90-х годов, когда, с открытием Казанской железной дороги, т-во начало отправлять свои товары по ней и продало все пароходы,—но оно ярко рисует отношение к судоходству ведомства, которое призвано было ведать его и защищать его интересы.

Нам может показаться странным, что Попов так упорно отказывался оформить свое пароходство, хотя, действительно, ст. 82-я тома XII как будто бы и совсем исключала эту формальность. Но Попов знал, что делал, и боялся, может быть, не столько получить отказ в разрешении продолжать существующее уже не один год свое предприятие, сколько тогдашней волокиты в рассмотрении дел. В качестве типичного примера этой волокиты можно привести следующий случай, происшедший также на Суре в 80 годах, рассказанный некогда очевидцем:

„Помню был такой случай: в Алатырскую земскую управу пришел купец Никитин и говорит, что его баржи сели у Басурманского врага. При этом рассказал, что обмерил путь, и надо прокопать в песке сажень на десять. Течение быстрое, сделать это легко, но кроме сурочиста ¹⁾, согласно утвержденных правил, никто к реке прикоснуться не может, а сурочист живет за 300 верст. время же такое, что, того и гляди, заимуешь. Вот и спрашивает: как тут быть?

„Общими силами с управой придумали: нанять за 5 руб. мужиков взрыхлить песок,—течение его вынесет и путь углубит. Для того же, чтобы закон соблюсти, написать спешно в округ и просить разрешения исполнить работу, как несложную, самому Никитину, без надзора сурочиста. Через два часа работы баржи пошли в ход. С первой же почтой пошла просьба в округ, а спустя *два года* была получена бумага о разрешении Никитину на производство работы“ ²⁾.

Таковы были условия, в которых приходилось работать нашему пароходству в 70-х и 80 х годах.

Отношение к пароходству путейского ведомства. Необходимо при этом отметить, что приведенные факты отношения к судоходству со стороны представителей власти отнюдь не являлись исключением для некоторых рек и захолустных углов вроде Пусурья. Отношение самого министерства путей сообщения, не имея, конечно, такой „яркости и законченности“, было по существу не многим лучше. Сразу же горячо увлекшись железнодорожным строительством, начало которого у нас почти совпало с самым учреждением министерства путей, оно не только совсем забросило водные сообщения, но определенно обрекло их в жертву железным дорогам. В то время, как последним оказывалось всемерное покровительство и прилагались все старания к расширению сети железных дорог, при чем расходы на сооружение и содержание их доходили до 8 миллиардов рублей в год, все дальнейшие работы по водным сообщениям были приостановлены, число округов по заведыванию ими сокращено почти

¹⁾ Так в то время звали на Суре путейских чиновников.

²⁾ „Русское Судоходство“ 1886 г., № 9, стр. 54—55.

вдвое, на содержание водяных путей отпускались грошевые кредиты, выражавшиеся к 80-м годам всего в 50 миллионов рублей и уходившие едва не на один персонал путейского ведомства.

Состав этого персонала, особенно на местах, был крайне неудовлетворителен. Мы уже видели, что даже округа путей сообщения не могли справиться с такими требованиями центральной власти, как составление правил плавания; на пустую переписку с округом о разрешении расчистить перекат требовалось два года, и т. д. Что представляли из себя местные агенты ведомства, не приходится и говорить. Долгие годы водные пути фактическими своими хозяевами на местах имели „водяных солдат“ (как их звали на Волге), из военных кантонистов-евреев, занимавших места постовых служителей по наблюдению за порядком судоходства и жестоко злоупотреблявших своим положением и почти бесконтрольной властью. „Водяная команда,—говорит автор известных очерков о системном и волжском судоходстве М. Прокофьев, описывая старые порядки на р. Шексне и Мариинской системе,—была совершенно полновластным диктатором по Шексне. Действия ее были исключительно деспотические. Линек, розги, зуботычины, будка были грозой не только для рабочих, но равно и для самих судопромышленников“¹⁾. „Водяные солдаты для судорабочих были грозой,—подтверждает старый волгарь С. П. Неуструев, говоря о коренной Волге,—потому что расправлялись при случае по своему—линьком (тонкая короткая бичевка), который каждый солдат имел при себе. Водяные солдаты ничем не брезговали: взятки с судовщиков у них были на первом плане,—с каждого судна они тащили и рогожку, и снасточку, брали хлебом, словом—всем, что можно было взять“²⁾.

Не много изменилось положение и с введением института инспекторов судоходства, по крайней мере первое время, несмотря на то, что многие из них были люди с высшим техническим образованием. Дело в том, что постановка этого образования зависела от того же правительства, и естественно, что, само игнорируя водные пути, оно несколько не заботилось и об обеспечении их хорошо подготовленными работниками. Из наших технических учебных заведений того времени выходили, может быть, хорошие архитекторы или химики, но во всяком случае не хорошие гидротехники, а главное—люди, совершенно не знакомые с нашими реками и судоходством. Худшие из них, попав в путейскую атмосферу произвола и взятки, быстро акклиматизировывались, и их специфические подвиги (в редких случаях увенчиваемые громкими судебными процессами, как, напр., процессы Шнакенбурга и Александра) заставляли иногда с удивлением разводиться руками даже привыкших к нравам своего начальства судопромышленников.

Каково было хозяйничанье этих господ и их ближайших помощников, можно судить по следующему мелкому, но характерному эпизоду: когда, в начале 80-х годов, на Волге начали употреблять для регулирования русла реки „грабли“ инженера Быкова, при помощи которых прогробались пески на перекатах, то пропуск судов через перекаты при таких работах был установлен по очереди подхода судов, но в то же время и в зависимости от осадки судов; это последнее условие вызвало со стороны судоходного надзора

¹⁾ М. Прокофьев: „Судоходство и пароходство по рекам Волге, Оке, Каме, Шексне и Свири“ (Спб. 1869 г.), стр. 10.

²⁾ С. П. Неуструев: „Словарь волжских судоходных терминов“, стр. 45.

такие вопиющие злоупотребления, что волгари юмористически окрестили работы граблями выразительным термином— „грабить перекал“, который так и остался на Волге за этим видом регуляционных работ до конца его применения.

Всякое административное место по судоходству,—говорит тот же, цитированный выше, Прокофьев,—„как, напр., место начальника рыбинской пристани или начальника дистанции в порогах реки Шексны, стоило довольно хорошего поместья. Каждое судно было обложено пошлиной от 2 до 5 руб. в пользу команды (судоходной дистанции,—И. Ш.). Это была пошлина постоянная, но, кроме нее, были пошлины экстраординарные, например: за излишний груз, за большой размер судна, за обход в очередь или не в очередь и т. п. Начальник дистанции с своей стороны платил известную пошлину, смотря по месту, в пользу своего начальника, этот последний платил также, и таким образом тут было нечто вроде круговой поруки“¹⁾.

Впрочем, в интересах справедливости необходимо сказать, что таких отрицательных явлений было у нас сколько угодно и в других областях казенного хозяйства. Оставляя их поэтому в стороне, необходимо сказать, что пришедшим на Волгу молодым инженерам был в значительной степени присущ один, почти общий, недостаток,—очевидно, широко распространенный во всем ведомстве путей сообщения, как об этом можно судить по приведенному выше отзыву министра-адмирала Посета,—это крайне высокое мнение о своей научно-теоретической подготовке и пренебрежение к серым волгарям-практикам,—как бы ни мало образованным вообще, но глубоко изучившим свое судоходное дело и даже больше—создавшим его упорным трудом и народной сметкой целого ряда поколений. В результате с первых же шагов новых деятелей на водных путях бассейна, вместо дружной совместной работы людей с научной подготовкой с людьми, богатыми практическим опытом, начался резкий, губительный для дела разлад, в котором право и справедливость были очень часто на стороне волгарей, но сила всегда и всецело в руках путейцев.

Характерным показателем взаимных отношений обеих сторон может служить тот факт, что за инспекторами судоходства с первых же шагов их деятельности на Волге укоренилось общее название— *водяной барин*, а в отдельных местах и еще более выразительные клички вроде того же *сурочиста* и пр. „Водоходцы и судохозяева все больше и больше привыкают смотреть на эти местные органы (путейского ведомства), как на обыкновенные физические препятствия, т. е. как на мель, перекал, карягу, камень и т. д.,—говорит бытописатель судоходства середины 80-х годов.—На географическое (же) разделение путей, т. е. на сеть округов, дистанций, объездов, водоходцы смотрят, вообще, как на всякую сеть—«щука проскочит, а карась запутается»“, что действительно и подтверждается приведенными выше примерами по р. Суре²⁾.

Отдельные исключения из общего правила выделялись настолько, что волгари отличали их даже благодарственными адресами. Так, подобный адрес, за подписями многих капитанов разных пароходов, был поднесен в 1894 г. заведывавшему VII (низовым) инспекционным участком р. Волги штабс-капитану А. М. Бодиско.—„Астраханский плес р. Волги,—писали капитаны в адресе,—всегда считался

¹⁾ Прокофьев, стр. 10—11.

²⁾ „Русс. Судоходство“ 1886 г.

самым опасным для движения судов не только в половодье, когда острова и низменные берега затоплены на громадные пространства, но и в меженное время, когда масса отмелей, необставленных знаками, препятствовала безопасному движению судов. Этот плес всегда требовал бдительного и неустанного надзора за правильною его обстановкою вехами и бакенами. Командуя в течение многих лет пароходами, плавающими в районе Нижний-Астрахань, мы убедились, что ваша энергия и неусыпные заботы о безопасности плавания судов привели вверенный вам плес в полнейшей порядок настолько, что ничего лучшего не остается желать...¹⁾

Административные распоряжения о судостроении в 80 гг. Из административных распоряжений о судостроении в 80 гг. необходимо отметить распоряжения, связанные с появлением на Волге нефти и нефтяного топлива, и о противопожарных мероприятиях на паровых судах.

Первым распоряжением о нефти были „Правила о предосторожности при употреблении жидкого топлива на паровых судах“, утвержденные м-ром п. с. на основании ст. 257 устава п. с. по соглашению с министром финансов и опубликованные в „Собрании узак. и распор. Правительства“ в 1883 г. (№ 14, стр. 148).

Правила состояли всего из 8 пунктов и гласили следующее:

„1. Все жидкие горючие вещества — сырая нефть, нефтяные остатки или смеси этих веществ в разных пропорциях, когда точка вспышки оных ниже $+56^{\circ} R (+70^{\circ} C.)$, представляют опасность взрыва и в этом виде запрещается употреблять оные в топливо на паровых судах и иметь в помещениях на судах — машинном и кочегарном, где хранится в цистернах и сжигается топливо, нагреваемых в жаркое летнее время — первое до $+46^{\circ} R (+57,5^{\circ} C.)$, а второе — до $+54^{\circ} R (+67,5^{\circ} C.)$.

„2. Предназначенная в топливо горючая жидкость принимается на судно по испытании температуры ее вспышки и удостоверении губернским механиком или назначенным для сего от ведомства путей сообщения лицом, что она не представляет указанной в § 1 опасности взрыва.

„3. Цистерны для хранения жидкого топлива должны быть совершенно непроницаемы и снабжены газоотводными трубками. Для фундаментов под цистернами воспрещается употребление дерева.

„4. Расстояние между котлами и цистернами не должно быть менее полтора фута.

„5. В трюме под котлами и машиною не должно быть горючей жидкости. Аппараты для топления должны быть такого устройства и снабжены такими приспособлениями, чтобы вся поступающая в аппарат горючая жидкость сторела в топке и не могла стекать в трюм.

„6. Внутренний осмотр цистерн, при каком бы то ни было искусственном освещении, допускается не иначе, как по выпуске из него всего жидкого топлива, открытии всех горловин и по совершенном проветривании при помощи виндзейлей.

„7. Командиры паровых судов, имеющих приспособления для жидкого топлива, и лица, заведывающие машиною на оных, обязаны: а) в точности соблюдать вышеизложенные правила, б) при каждом снабжении судов таковым топливом предварительно удостовериться, что оно отвечает условиям § 1 сих правил, и в) печатный

¹⁾ „Русс. Судостроение“ 1894 г.

экземпляр оных всегда иметь в машинном отделении на видном месте.

„8. За нарушение настоящих правил, когда нарушение не имело последствием взрыва горючей жидкости, виновные подвергаются высыланию по ст. 29 Уст. о нак., налаг. миров. суд.; независимо сего, судно не допускается к дальнейшему плаванию и задерживается до исполнения предосторожностей, указанных в §§ 1, 2, 3, 4 и 5 правил“.

В 1886 г. изданы „Правила о наливной перевозке по внутренним водным путям нефтяных произведений и сырой нефти“, опубликованные в „Собрании узак. и распор. Правительства“ № 24 (ст. 254) и предусматривавшие условия и меры предосторожности наливной перевозки, как в деревянных, так и в железных судах.

Административные распоряжения о противопожарных мероприятиях на паровых судах последовали в непосредственной связи с пожаром самолетской „Веры“.

Как это ни странно, первый отклик в этом отношении на происшедшее несчастье последовал не из центра, не из министерства путей сообщения, а с самой Волги—из Нижнего-Новгорода. Здесь в то время был губернатором известный Н. М. Баранов (знаменитый командир черноморских военных пароходов „Веста“ и „Россия“), человек энергичный и не особенно считавшийся с центральными властями. Тотчас после пожара „Веры“ он издал следующий чрезвычайно любопытный приказ:

„Необычайное несчастье, случившееся с пароходом «Вера» близ Ровного, в ночь с 7-го на 8-е августа, при чем погибло до 200 человек пассажиров, насколько можно судить по газетным сведениям, произошло от двух причин: во-первых, от неумения пароходного начальства распорядиться в момент начавшегося пожара и, во-вторых, от недостатка спасательных и огнетушительных средств и несоблюдения тех правил, которые хотя и не вошли до сих пор в состав закона, но тем не менее насущно необходимы для безопасного плавания с пассажирами.

„Первая причина может быть устранена только с заведением речных школ, в которых будут подготовляться действительные командиры речных пароходов, взамен теперешних, большинство коих почти не знакомо с требованиями плавания. Я мог бы назвать пассажирские пароходы, вверенные управлению отставных почтальонов и бывших служителей буфетов и ресторанов.

„Заведение школ речного плавания есть задача самих пароходо- и судовладельцев. Зная отзывчивость на все доброе нижегородцев и ярмарочного купечества, я прошу теперь же сделать приступ к устройству в Нижнем школы речного плавания.

„Что же касается до второй причины гибели пассажирского парохода «Вера», то для возможного ее устранения я признал необходимым издать следующее обязательное постановление для пассажирских пароходов, пристающих к нижегородским пристаням и, вообще, имеющим движение в пределах ведения нижегородской речной полиции:

„1) Пароходные общества, компании и пароходо-владельцы обязываются иметь на всех пассажирских пароходах спасательные круги в следующем количестве: на больших двух-палубных от 20 до 30, смотря по размерам, и на средних и малых—от 3 до 10; кроме того, на капитанском мостике и на корме—по два.

„Примечание. Рекомендуются также для введения спасательные скамейки системы полковника Богдановича. Так как помянутые скамейки, в количестве, достаточном для всех пароходов, в настоящее время получить не представляется возможным, то они будут обязательно введены на всех пассажирских пароходах с будущего года.

„2) При нефтяном отоплении на пароходах должно быть устроено приспособление для тушения загоревшейся нефти паром, при чем проведенная из сухопарника в машинное и кочегарное отделения труба должна быть устроена с краном, открывающимся с палубы. В кочегарном отделении и на палубе должны быть в достаточном количестве ящики с песком и кошмы.

„3) На каждом пароходе должна быть пожарная донка с шлангом (рукавом) диаметром не менее 3 дюймов и такой длины, чтобы он мог достигать всех, как носовых, так и кормовых отделений парохода. На двух-палубных пароходах должны быть отдельные шланги для каждой палубы. На пароходах, имеющих дровяное отопление, кроме того должен быть проведен отдельный шланг в дровяное помещение.

„4) В общих каютах, под столами, должны находиться ведра с водою и песком.

„5) Освещение, как пароходов, так равно и пассажирских пристаней, разрешается только: электрическое, олеином, растительными маслами, минеральными маслами, воспламеняющимися при температуре не менее, как в 80°, и стеариновыми свечами.

„6) Для курения табаку пассажирами третьего и четвертого классов и судовой командой, на палубе должны быть поставлены ушаты с водою, около которых должны находиться половые швабры. Курение табаку в матросской и кочегарской каютах и там, где ушатов с водою не поставлено, воспрещается.

„7) В трюмах пассажирских пристаней курение табаку также воспрещается.

„8) Перевозка керосина, бензина, спирта, скипидара, фосфора, динамита, пироксилина и т. п. взрывчатых и легко воспламеняющихся веществ на пассажирских пароходах воспрещается“. Подписал—губернатор генерал-майор Н. Баранов.

В день издания этих правил нижегородский губернатор сделал распоряжение, чтобы они были выставлены на видных местах на всех пароходных пристанях и на всех пароходах, бывших на нижегородском рейде. Одновременно речной полиции было предписано немедленно объявлять правила командиру всякого вновь прибывающего в Нижний-Новгород парохода, при чем один экземпляр правил должен был вручаться на руки командиру, а другой вывешиваться на пароходе.

Правила вызвали большой шум не только в судоходной среде, но и в печати, однако последняя отнеслась к ним по существу одобрительно и только указывала, что, в целях большей авторитетности и более широкого распространения, правила должны бы быть изданы министерством путей сообщения в виде общей меры для всех судоходных рек ¹⁾.

¹⁾ Журн. „Русское Судоходство“ и газеты „Новое Время“, „Современные Известия“, „Кронштадтский Вестник“ и др. за 1886 г.

Министерство однако откликнулось только к следующей навигации—1887 года, когда, „на основании воспоследовавшего, в 27 день марта 1887 г., высочайшего повеления“, министром путей сообщения было издано краткое обязательное постановление о „безусловном воспрещении“ с начала навигации 1887 года освещения паровых и непаровых судов, плавающих по внутренним водным путям, обыкновенным керосином и о замене последнего иными осветительными материалами, безопасными в пожарном отношении: „растительными маслами, олеином или стеариновыми свечами, а также электрическим освещением, а из минеральных масел—лишь, так называемым, промежуточным нефтяным или пиронафтом, температура воспламенения которого не ниже 80° Реомюра“.

Необходимо к стати отметить, что несчастье **Первое речное училище на Волге.** с „Верой“ и приказ по этому поводу генерала Баранова послужили последним толчком к открытию на Волге первого у нас речного училища.

Широкое развитие пароходства давно уже настойчиво выдвигало этот вопрос. Управление большим паровым судном, стоимостью в десятки и сотни тысяч рублей, с сложными техническими механизмами и многотысячным же грузовым „возом“ или несколькими сотнями пассажиров, конечно, не могло быть поручено простым лоцманам прежних непаровых судов, в огромном большинстве не имевшим никакого образования и не редко даже неграмотным. Вот почему командиров и машинистов на первые наши пароходы приходилось выписывать из-за границы, а позднее брать из военноморского флота, ставя волгарей-практиков на должности—лоцманов-штурвальных, подручных при машинисте, водоливов на баржи и простых матросов. Правда, с течением времени сметливые русские люди хорошо освоились и с паровыми судами, и из них не мало вышло и прекрасных командиров, и самоучек-механиков вплоть до таких лиц, как В. И. Калашников, А. С. Муфтелев, А. И. Копьев, Ф. С. Беляев, П. А. Соколов или позднее И. В. Тюрин, А. В. Коломенский и др., которым волжское пароходство не мало обязано своим развитием и совершенствованием. Однако Калашниковы и Тюрины (как еще раньше знаменитый Кулибин) были все же исключениями, и с распространением пароходства нужда в хорошо подготовленном, хотя бы только теоретически, судоходно-техническом персонале ощущалась все больше и больше.

Таким образом, естественно возникала мысль о создании специальных учебных заведений для теоретической подготовки лиц к обслуживанию речного парового флота в ответственных административных должностях. Высказанная впервые министром путей сообщения К. Н. Посыетом, она была быстро подхвачена генералом Барановым, который еще в 1885 г. предложил нижегородским судовладельцам и биржевикам открыть в Нижнем-Новгороде речное училище. Предложение было встречено сочувственно, однако дело пока не вышло из сферы разговоров и обсуждений.

Пожар „Веры“ и приказ Баранова по поводу него быстро подвинули вопрос. На нижегородской бирже была избрана особая комиссия в составе 43 членов, из владельцев и представителей волжских, окских и камских пароходств, а также лиц, причастных к судоходству и интересующихся им, для разработки проекта устава будущего училища. Комиссия, под председательством самого Баранова, прежде всего установила общие основания учебного заведения,

при чем, имея в виду, что в него будут поступать по преимуществу люди с невысокой образовательной подготовкой и уже совершенно взрослые практики, решила ввести в проект устава скромные требования к знаниям поступающих и ограничить программу преподавания необходимыми сведениями по специальным предметам, приложимым к практической деятельности, ведя параллельно лишь по возможности и преподавание вспомогательных к специальным наукам предметов. В связи с этим, а также принимая во внимание недостаток средств, имевших составиться лишь из пожертвований, было решено установить курс училища всего в 2 года и ограничить состав классов 25 чел. Смета училища при таких условиях наметилась в 5.000 р. Приняв эти общие положения, комиссия разделилась на несколько подкомиссий для срочной выработки деталей устава, которые были затем просмотрены и согласованы особой группой членов под председательством А. А. Зевеке. 27 октября проект устава был одобрен общим собранием учредителей и представлен на утверждение в министерство. После некоторых поправок, сделанных учебным отделом и без возражений принятых учредителями, устав был утвержден 18 июля 1887 года, а 18 октября того же года состоялось официальное открытие Нижегородского речного училища.

По уставу училище имело целью „сообщение озерным и речным судоходам и парходным механикам научных сведений, необходимых для улучшения их практической деятельности“ (§ 1); находилось в ведении министерства путей сообщения (§ 2) и содержалось „на средства, получаемые от добровольных пожертвований“ (§ 3); к занятиям в нем допускались „лица из русских подданных не менее 16 лет, служащие или служившие на речных судах и представившие свидетельства об окончании курса в 3-классных уездных училищах министерства народн. образования, или других, равных им по объему учебного курса заведений“, при чем лица, не имеющие означенных свидетельств должны были подвергаться испытанию по программам означенных заведений (§ 7 с. примеч.).

Училище состояло из двух классов, с годичным курсом. В каждом классе имелись два отделения: шкиперское и парходных механиков (§ 8).

В училище преподавались: повторительные курсы арифметики, парходная механика, судовая практика, судовое законоположение, ведение судовых книг, общие понятия о судостроении, лоция р. Волги и ее притоков и других судходных рек и черчение (§ 8).

Управление делами училища поручалось „местному попечительному совету, составляемому из двух членов биржевого комитета, избираемых сим комитетом, и из лиц, добровольно жертвующих на содержание училища не менее 100 руб. в год“. Нижегородский губернатор являлся почетным председателем попечительного совета.

В совете присутствовал в качестве его члена с правом голоса начальник нижегородского отделения Казанского округа п. с. (§ 16).

Ближайшее управление училищем вверялось „одному из преподавателей в качестве начальника оного при содействии, в подлежащих случаях, педагогического совещания, составляемого из начальника училища и остальных преподавателей“ (§ 19).

Первое время училищу пришлось пережить сильные материальные затруднения. Пожертвований ко времени его открытия было собрано всего 2.175 руб., которых едва могло хватить на первоначальное обзаведение. Выручил из тяжелого положения А. А. Зевеке,

предложивший бесплатно помещение для училища в доме, занимаемом его конторой, и обязавшийся вносить на содержание училища ежегодно по 1.000 руб. Помещение не было удобно для учебного заведения, но с неудобствами уж приходилось мириться, и училище приняло дар с глубокой благодарностью. Вслед за Зевеке откликнулись и другие жертвователи, из коих самый крупный дар сделал известный нижегородский купец-благотворитель Н. А. Бугров, внесший одновременно 10.000 руб.; кроме того, значительными суммами участвовали первое время в содержании училища страховое общество „Волга“, о-во „Кавказ и Меркурий“, о-во „Самолет“ и лица, имевшие близкое отношение к судоходству: В. И. Мензелинцев, М. Ф. Каменский, М. И. Любимов, А. А. Блинов, О. П. Карпова, М. М. и М. К. Кашины.

К началу второго учебного года училище перешло в более удобное наемное помещение и немедленно же начало готовиться к постройке собственного дома, однако средства для этого были настолько ограничены, что через три года после основания пришлось закрыть механическое отделение, и училище осталось в составе только одного шкиперского класса. В 1890 г. было выстроено собственное здание для училища, а в следующем 1891 г. почетный председатель попечительного совета Н. М. Баранов организовал особую подписку на училище среди местного купечества и пароходовладельцев, давшую около 30.000 руб., и на эти деньги было построено два торговых пассажа в Нижегородской ярмарке, доход с которых стал большим подспорьем в содержании училища за все время его существования.

На ряду с материальными затруднениями училищу пришлось вынести чрезвычайно трудную и ответственную работу по выработке программ преподавания и, вообще, внутренней своей организации. „Такая колоссальная работа,—говорится в очерке „Двадцатипятилетие нижегородского речного училища 1887—1912 г.“,—не стояла никогда ни перед одним преподавательским персоналом: мало того, что приходилось творить новый путь, было необходимо не только создавать программы, а и учебники, приравнивать по содержанию и изложению к ожидавшемуся пестрому составу учеников. Возраст поступающих по уставу был неограничен, возможен был наплыв командиров-практиков—отцов семей, прослуживших десятки лет на воде, давно уже оставивших классную скамью или даже, может быть, не сидевших на ней, с небольшой элементарной подготовкой и юношей прямо из стен средних и низших учебных заведений. Составлять учебники была большая задача—взять из жизни практические данные, выработанные опытом ряда трудовых лет, построить их на научных основаниях и потом популяризировать, чтобы дать общие и прочные понятия о предмете“¹⁾. Преподавательский персонал с честью вышел из этих затруднений, и составленные им учебники во многих отношениях явились образцовыми для других аналогичных учебных заведений.

Нельзя однако не отметить, что первое время, по новизне дела, краткости курса и действительно большой пестроте состава учащихся, результаты, даваемые училищем, не могли удовлетворить всех требований жизни и волжского судоходного промысла,—потребовался целый ряд лет и напряженная работа руководителей училища, пока более или менее желательные результаты были достигнуты и

¹⁾ Двадцатипятилетие Нижегородского речного училища (1887—1912 г.), стр. 19.

училище встало вполне на твердые ноги. Курс его с течением времени все более и более расширялся: сначала он был увеличен до 2 лет, а позднее даже до 3-х, при чем, конечно, коренным образом перематривались все программы преподавания и пересоставлялись учебники.

По примеру нижегородского позднее были открыты речные училища в Казани, Рыбинске, Перми и некоторых др. поволжских городах.

Волжское пароходство в 90-е годы.

Общий характер и условия судоходства в 90 гг. Восьмидесятые годы надолго определили дальнейшее направление работы волжского пароходства по существу уже не изменявшееся до самого момента национализации флота. Это направление характеризовалось наиболее интенсивным развитием работы пассажирских и товаро-пассажирских паровых судов и, наоборот, ослаблением роли буксирных пароходов.

Такое явление было вызвано отчасти ростом волжского грузооборота, естественно потребовавшим и более быстрого обмена товаров, главным же образом расширением нашей железнодорожной сети и обострением конкуренции водных путей с железными дорогами.

Уже к концу 80-х годов целый ряд железнодорожных линий подошел вплотную к Волге, завязывая усиленную борьбу с судоходством за грузы: железные дороги Ржевская, Новоторжская, Рыбинская, Ярославская, Вологодская, Кинешемская, Нижегородская, Казанская, Козлово-Воронежская, Козлово-Тамбовская, Тамбово-Саратовская, Рязанско-Моршанская, Моршанско-Сызранская, Самаро-Царицынская, Волго-Донская и позднее Рязанско-Казанская, Рязанско-Уральская и др. опутали весь волжский бассейн целую сетью, а начавшееся в 90-годах объединение мелких железно-дорожных предприятий в крупные общества (Юго-Восточных ж. д., Московско-Казанской, Рязанско-Уральской дор. и пр.) еще более укрепили позицию железных дорог, заставляя невольно подтягиваться и судоходство.

С другой стороны, постройка Закаспийской жел. дороги, давшей выход на центральный русский рынок продуктам природы и промышленности обширного, но до сих пор обособленного края, и перспективы, открываемые выходом на Волгу предпринятого постройкой великого Сибирского пути, привлекли сюда массу новых грузов и произвели радикальный переворот в экономической жизни южного Поволжья, сделав его главнейшие пристани, как Самара, Саратов, Царицын и Астрахань, узловыми пунктами обмена богатств России и Азии и распределительными центрами громадной производительности обширнейших областей. И опять-таки, если пароходство хотело получать эти грузы, оно должно было обеспечить наиболее быструю переброску их в места потребления, что было возможно только на пассажирских и товаро-пассажирских пароходах.

В баржах за буксирными пароходами в конце концов пошли только партионные грузы и то главным образом в первые рейсы, когда можно было вести крупные суда на большой осадке. Но и из партионных грузов далеко не все полностью попадали буксирному флоту. Так, преимущественно на товаро-пассажирских

пароходах шли, рыба: вино, персидские товары, закаспийский хлопок и в значительной части даже хлеб. Уральские грузы почти полностью перешли на железные дороги. Всецело остались буксирному пароходству одни нефтяные продукты, которые и стали для них отныне главным грузом.

Сокращение буксирных перевозок было таково, что, как мы видели выше, во второй половине 80-х годов произошла полная остановка роста непарового флота, а в течение 90-х годов вновь начавшееся увеличение его шло очень неровно: по переписи 1895 года непаровых судов насчитывалось 7.600 единиц (увелич. против 1890 года на 1.672 судна или на 28,2%) и по переписи 1890 года 8250 (увелич. против 1895 года на 650 судов или на 8,55%). Но, на ряду с этим, неизменно возрастала грузоподъемность судов, выразившаяся в следующих цифрах:

Годы переписей.	Общая грузоподъемн. всех судов	Средняя грузоподъемность одного судна
в т ы с я ч а х п у д о в		
1884	226.531.	26.
1890	207.258.	35.
1895	335.740.	44.
1900	440.476.	63.

Как можно видеть, увеличение грузоподъемности шло даже с удивительной правильностью, возрастая через каждые 5 лет в среднем по 6 тыс. пуд. на судно.

Число паровых судов, как указано выше, непрерывно увеличивалось. После 655 в 1884 г. (или 766 в 1885 г.) и 1015 в 1890 г., оно выражалось: в 1895 г. в 1,392 судна (увелич. против 1890 г. на 377 судов или на 37,29%) и в 1900 г. в 1718 судов (увелич. против 1895 г. на 326 пароходов или на 23,43%).

В то же время продолжала понижаться их средняя мощность, опустившаяся после 72 сил 1884 г. и 68 сил 1890 г. до 62 сил в 1895 г. и до 59 в 1900 г.

Наступление 90-х годов сулило волжскому судоходству как будто бы не плохие перспективы. Правда, на лицу был неурожай 89-го года, давший в сложности для всех хлебов 82,9% среднего сбора за 25 лет 1870—1894 гг., но, во-первых, он не так сильно захватил Поволжье, а главное—отразился не столько на главных крестьянских хлебах—ржи и овсе, сколько на пшенице. В связи с этим уменьшение хлебных грузов на Волге ожидалось небольшое, и ставки фрахтов на первый рейс были даже повышены против предыдущего года, при чем в отдельных случаях разница доходила до 70%. Однако неравномерное вскрытие рек волжского бассейна сразу же внесло некоторые осложнения в дело, спутав расчеты судовладельцев, а начавшееся уже с конца апреля месяца мелководье разбило все первоначальные надежды. Суда пошли с распузкой, которая вызывала огромные расходы,—арендная плата на баржи поднялась до невероятных размеров: в середине мая за баржу 40-саженной длины платили до 1.500 р. в месяц и больше. В конце мая вода несколько поднялась, и пароходчики усиленно кинулись за грузами, рассчитывая поправить свои дела, но на самом деле вызвали только резкое понижение фрахтов: были случаи, когда доставку крупчатки от Нижнего до Астрахани в баржах брали по 2 коп.

с пуда,—цена, какой не слыхали на Волге. Между тем вода, после некоторой прибыли, снова упала, и продешевившие на фрахте судовладельцы поплатились в конце концов вдвойне. С середины навигации фрахты несколько поднялись, но во всяком случае не могли вознаградить судопромышленников за понесенные потери, тем более, что к осени начал сказываться еще и новый недород хлебов.

1891 год, надолго памятный в народе огромным неурожаем и голодовкой и внесший чрезвычайное расстройство во всю хозяйственную жизнь поволжского крестьянства, еще более осложнился для судоходства не менее сильным мелководьем, превзошедшим все непосредственно предыдущие годы и приблизившимся по своим размерам к 1882 году. Вода вышла на межень уже в начале мая, а у Нижнего-Новгорода вследствие образовавшихся перекатов принуждены были паузиться даже перворейские суда. В последние дни июля образовались перекаты даже ниже Казани. К 4-му августа Ураковский перекат (выше Казани) обмелел до того, что сделался совсем непроходимым: глубина упала на нем до 30 дюймов, между тем как наиболее мелкие пассажирские пароходы имели осадку порожнем не менее 35—38 дюймов. Пассажиры переправлялись через перекат на лодках, грузовое же движение в течение 11 суток, с 1-го по 11 августа, в самое горячее время Нижегородской ярмарки, было совершенно остановлено. За эти дни у переката скопилось более 300 судов с грузом. Убытки были огромные, как для судовщиков, так и для владельцев товаров.

В дальнейшем обмеление отразилось и на среднем плесе: сильно обмелел Климовский перекат, между Новодевичьим и Самарой, так что некоторые пароходы могли доходить лишь до Самары. Только к 19 августа глубина воды на Ураковском перекате достигла 42 дюйм. (6 четв.), и сообщение с Нижним-Новгородом стало восстанавливаться.

В то же время и предложение грузов к перевозке, в связи с экономическим кризисом, чрезвычайно упало: Симбирская сборная ярмарка дала всего 150 тыс. кулей-„девятериков“ вместо обычных 700 тыс.—миллиона кулей; моршанский караван сплыл в составе только 30 моқшан, и т. д.

Фрахты были сбиты в отдельных случаях ниже себестоимости перевозки. Уже за первый рейс брали дешевле процентов на 25-30 против предыдущего года. Позднее от Симбирска до Рыбинска назначали по $2\frac{1}{8}$ коп. с пуда, от Нижнего до Рыбинска $1\frac{5}{9}$ — $1\frac{7}{9}$ коп. Готовые баржи славались на выводку от устья Камы до Нижнего-Новгорода по $\frac{7}{8}$ коп. с пуда, а до Рыбинска по $2\frac{1}{4}$ коп. Средний фрахт за хлебные грузы от Самары до Рыбинска был в июне 4,5 коп., в сентябре 4,9 коп. или $\frac{1}{290}$ и $\frac{1}{265}$ к. с пудоверсты.

Буксирное пароходство вступило в полосу острого кризиса,—многие, менее устойчивые в финансовом отношении, предприятия разорились, другие едва сводили концы с концами и даже работали в убыток. Несколько выручала из беды одна нефть, предложение которой, вследствие дешевизны товара, явилось в довольно значительных размерах.

Слабо работали и пассажирские пароходства. Сократился самый приток пассажиров (напр., у „Самолета“ в 1889 г. 660.158 чел., в 1890 г. 624.451, в 1891 г. 621.796 чел.), а главное, в связи с мелководьем, сильно повысились расходы, даже в таких налаженных предприятиях, как „О-во по Волге“, поглотившие в 1891 г. почти весь доход (1.124.344 р. при 1.166.759 р. валового дохода). Низовые пароходы

значительную часть навигации ходили только до Казани, а в начале августа, вследствие крайнего обмеления Ураковского переката, движение почти совершенно остановилось.

Почти вся навигация 1892 года прошла при крайне слабом предложении грузов. Хлебных грузов в сущности не было совсем, если не считать незначительных перевозок земских хлебов по цене от Рыбинска (который явился в этот год, вопреки обычному порядку, отправителем хлеба на низ) на р. Вятку около 4 коп. с пуда и на Каму (до Вандовки) по 2 коп. Моршанского каравана сплыло всего 19 судов, и буксировка его до Рыбинска сдалась по $1\frac{4}{9}$ — $1\frac{5}{9}$ коп. с пуда. Чрезвычайно дешевые фрахты стояли и на низовые товары—нефть и соль. Первая шла от Астрахани до Нижнего-Новгорода по $2\frac{1}{2}$ —3 коп. в готовых баржах и до $4\frac{1}{2}$ коп. в судах доставщиков; соль от Владимировки до Нижнего по $2\frac{1}{2}$ коп. с пуда и по той же цене от Березников до Рыбинска.

С августа месяца сделки на перевозку несколько оживились в связи с ожиданием нового урожая,— правда, снова небогатого вследствие сильных жаров и засухи. К концу сентября последовали срочные предложения перевозок, и фрахтовые цены значительно поднялись: от Самары до Нижнего брали по 7 коп., до Рыбинска по 11 коп. Вообще, навигация закончилась для буксирного пароходства несколько более благоприятно, чем в два предыдущие года, и буксиры вздохнули полегче, тем более, что и уровень воды держался все время довольно высок.

Значительно хуже оказалось положение пассажирских пароходов в связи с появлением на Волге холеры. Ярko вспыхнувшая эпидемия била судоходство с трех сторон: 1) сокращая приток пассажиров на пароходы; 2) вызывая новые расходы на дезинфекционные средства, медикаменты и медицинский персонал, который, согласно особо изданных на этот случай санитарных правил, пароходства обязаны были иметь как на всех пристанях, так и на самых пароходах; 3) что самое главное,—внося большую дезорганизацию в самую работу вследствие массового бегства с судов рабочих. Бывали случаи, когда пароходы оставались совсем без команд по несколько раз за один рейс, набирая наскоро новые штаты на попутных пристанях из совсем неподготовленных, случайно попадавших людей, которым приходилось однако платить значительно повышенные ставки.

Две следующие навигации—1893 и 1894 годов—были значительно более благоприятными.

Весной 1893 г. везли хлебные грузы от Саратова и вятских пристаней до Рыбинска по цене до $6\frac{1}{2}$ коп. с пуда, нефтяные от Астрахани до Нижнего до $5\frac{1}{2}$ коп.; летом, при сравнительно хорошей воде, нефтяные остатки в готовых баржах шли до Нижнего по 5 коп., соль из Владимировки до Нижнего по 4 коп., с устья Камы—в коломенках по $1\frac{1}{2}$ коп., в баржах по $1\frac{1}{4}$ коп. с пуда.

Из пассажирских пароходств в этот год особенно хорошо работали камские,—на Волге более сильно сказывалась конкуренция.

В 1894 г. весенние цены были: на нефтяные грузы от Астрахани до Нижнего-Новгорода 6 коп., на хлебные от Новодевичья до Рыбинска 7 коп., с Белой 8—9 коп. и с Вятки до 10 коп. с пуда; летом, опять таки при хорошей воде, они продолжали стоять высоко, и даже зимние сделки на выводку в 1895 г. заключались: на нефть от Астрахани до Нижнего по $5\frac{1}{2}$ коп., на соль от Усолья до Рыбинска по 6 коп., до Нижнего-Новгорода по $4\frac{1}{2}$ коп., на хлеб—от

Симбирска по $5\frac{1}{9}$ коп., от Сарапула и Каракулина на Каме до Рыбинска по 6 коп., с Белой по $6\frac{2}{3}$ коп.

Навигация 1895 г. оказалась однако хуже, чем ее ждали. Причиной этого были: позднее и бурное вскрытие рек весной с очень сильным течением воды, затруднявшим и задерживавшим движение караванов, и мелководье летом при, вообще, слабом настроении рынка.

Начало следующей навигации—1896 г.—было не совсем обычно: Ока и Волга в Нижнем-Новгороде вскрылись одновременно, в то время, как первая всегда идет дней на 7—на 10 раньше Волги, и ледоход начался одновременно в Нижнем и Царицыне,—явление, какого не помнили старожилы. Для судоходства год был очень благоприятным: уровень воды держался все время очень высокий, грузов было вполне достаточно, фрахты на некоторые перевозки (нефтяные) стояли не ниже предыдущего года, а на некоторые (хлебные) даже повысились. Так, хлебные грузы брали: от Чистополя до Рыбинска по 6 коп., с Белой по $7\frac{1}{9}$ коп. и т. д.—Пассажирские пароходства работали прекрасно в связи с бывшей в этом году Нижегородской выставкой, вызвавшей усиленное движение пассажиров: общая выручка пассажирских обществ за навигацию 96 года вдвое превысила их доходы за предшествующие навигации; в разгар выставки пароходы буквально ломились от публики,—чтобы попасть на отходивший из Нижнего пароход, необходимо было запастись билетом за несколько дней.

Как бы в отплату за предыдущий год, навигация 1897 г. принесла новое и очень сильное мелководье. С первых чисел мая началось быстрое понижение уровня воды, в июле принявшее угрожающие размеры: нормирующие глубины рыбинского плеса упали до 4 четв. с 1 верш., а некоторое время Трохачевский пережат был совершенно закрыт засевами на нем судами, и всякое движение по верхней Волге прекратилось. Доставки до Рыбинска не брались совсем, рыбинские грузы сдавались в Нижнем-Новгороде. Не лучше было и в низовых плесах: между Нижним и Казанью глубина была всего 6 четв. 2 верш., а в астраханском плесе 8 четв. 3 верш. (Сарептский пережат). На некоторых водомерных пунктах горизонт воды был ниже нуля. Это крайнее редкое обмеление Волги на всем ее протяжении создало чрезвычайные затруднения для судоходства: многие грузы не дошли по назначению, огромные убытки несли от этого и владельцы товаров, и доставщики-пароходчики. В то же время фрахты вследствие сильно обострившейся конкуренции держались невысокие,—так, напр., нефтяные продукты от Астрахани до Нижнего везли по 5 коп. с пуда, и т. д.

Серьезность создавшегося положения заставила судовладельцев обратиться с особой запиской к министру путей сообщения, обстоятельно излагавшей нужды волжского судоходства и рассмотренной уже нами в 1 т. нашей книги. Записка настаивала, между прочим, на „полном пересмотре выработанного при департаменте шоссейных и водяных сообщений проекта новых правил плавания по рекам волжского бассейна и на исключении или изменении тех его частей, которые являются для судоходства стеснительными и на которые нижегородский биржевой комитет указывал, вместе с пароходо-владельцами и судопромышленниками, в своих отзывах, представленных на съезд судоходных деятелей, только что бывший в Петербурге.“

В 1898 г. очень сильное мелководье повторилось на притоках Волги—Каме, Вятке и Белой. На самой Волге уровень воды

держался довольно высокий, но успех навигации сорвал необычайно ранний осенний ледоход, появившийся в самом начале октября и прервавший судовое движение в разгар работы, захватив караваны в пути. Правда, через некоторое время наступила оттепель, и окончательный ледостав произошел в верховом и среднем плесах только в половине декабря, а в низовом плесе и еще позднее, но это уже мало помогло делу, так как судовладельцы боялись рисковать и судами, и грузами, в большинстве случаев оставаясь на местах, где их захватил ледоход. Неблагоприятно отразился также на судоходстве и вновь повторившийся в 98 г. неурожай хлебов.

Навигация 1899 г. открылась рано и дружно, а горизонт воды все лето стоял очень высоко. Однако работу судоходству в этот год нельзя было назвать вполне удачной: весной успеху мешали частые штормы и чрезвычайно сильное течение воды, задерживавшее движение и заставлявшее вести груженные суда в расчалку, а в наиболее быстрых местах даже с вспомогательными буксирами, летом—недостаток грузов и все обострявшаяся конкуренция. Фрахты были сбиты до небывало низких размеров: хлебные грузы брали по 4 коп. от Камышина до Рыбинска и по 2 коп. от Самары, нефтяные грузы—по 4½ коп. от Астрахани до Нижнего-Новгорода. К тому же и цена не нефтяное топливо, еще в начале 90-х годов не превышавшая 14—15 коп. за пуд в Астрахани, поднялась до небывало высоких размеров — 21,5-21,6 коп. Несмотря на это, спрос на нефтяные продукты был очень большой, и их было перевезено за навигацию небывалое до 99 года количество—69,4 милл. пудов.

Мы нарочно остановились более детально на условиях работы пароходства в 90 годах, чтобы показать, как трудно было вести ее с тем или иным успехом и как нередко приходилось работать в явный убыток, чтобы только не держать в бездействии суда, так как бездействие и простои вызывали еще бóльшие убытки.

О реальных условиях судоходной работы по перевозке грузов в 90 гг. можно судить по следующему расчету, представленному нижегородским биржевым комитетом в особое совещание, созванное в августе 1893 г. в Нижнем-Новгороде, под председательством директора департамента железнодорожных дел д с с. Максимова, по вопросу о регулировке тарифов железных дорог, служащих подъездными путями к волжским пристаням¹⁾. По этому расчету один 120-сильный буксирный пароход и при нем 6 баржей, с подъемной способностью в 100.000 п. каждая, должны были вывести в течение навигации от Астрахани до Нижнего 600.000 пуд. нефтяных остатков (о которых, главным образом, шла речь на нижегородском совещании), сделав 3 рейса, а при счастливых обстоятельствах могли еще вывести в один рейс из Астрахани до Саратова 20.000 пуд. Вся работа по этой перевозке выражалась в следующих цифрах:

а) от Астрахани до Нижнего:

$$600.000 \text{ п.} \times 2.108 \text{ в.} = 1.264.000.000 \text{ п.-в.}$$

б) от Астрахани до Саратова:

$$200.000 \text{ п.} \times 850 \text{ в.} = 170.000.000 \text{ п.-в.}$$

Итого 1.434.000.000 п.-в.

¹⁾ В совещании фигурировали и другие расчеты (напр., Черкасова), но разница их с расчетом биржевого комитета в конечном результате была небольшая.

Разделив полученное общее число пудо-верст на подъемную способность баржей, получим:

$$1.434.000.000 : 600.000 = 2\,391 \text{ верст.}—$$

расстояние, в которое выразилась перевозка количества груза, равного подъемной способности баржей.

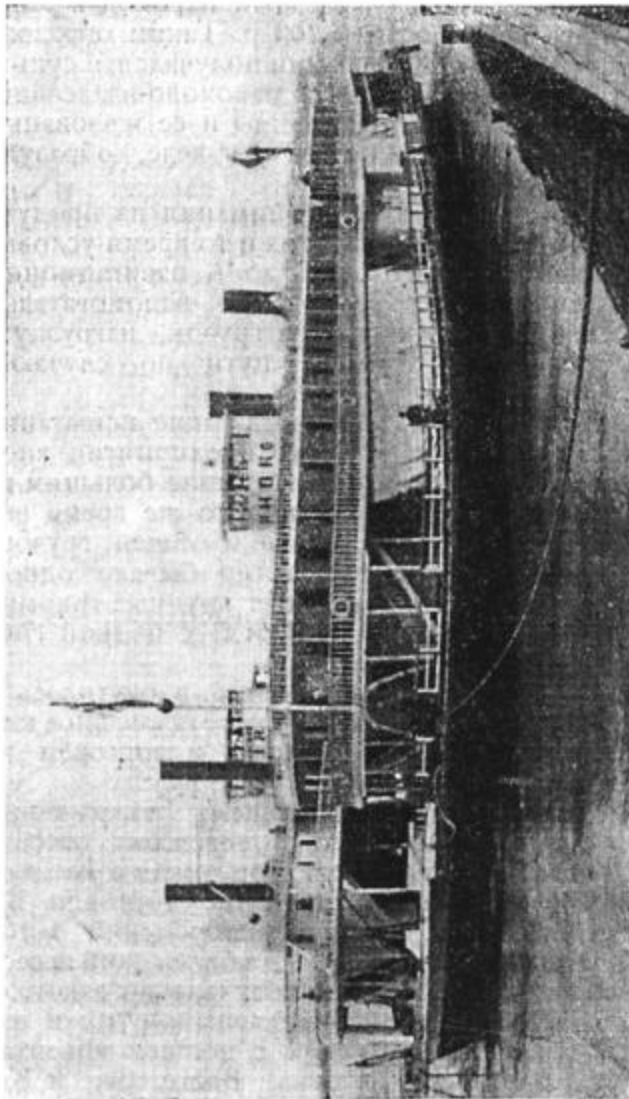


Рис. 166. Пароход „Ориноко“ (б. „Переворот“) парох. о-ва „А. А. Зевеке“.

Заработок рассматриваемой флотилии биржевой комитет определял так: за перевозку 600.000 п. от Астрахани до Нижнего, по 5 к. с пуда, 30.000 р. и 200.000 п. от Астрахани до Саратова, по 2 к. с пуда, 4.000 р., всего 34.000 р.; а расход: на пароходную и баржевую команду 10.073 р. 50 к., на ремонт парохода и баржей и на такелаж 7.625 р., на топливо, смазку машины и освещение парохода 10.780 р. и на навигационные расходы и контору (гильдия, заключение договоров, паузка, утечка груза в пути, содержание бухгалтера и конторщика, почтовые и канцелярские расходы) 4.520 р.,

а всего 32.998 р. 50 к. При таких условиях общий доход за навигацию определялся в 1.001 р. 50 к., что составляло к стоимости имущества, принятой, со скидкой на его изношенность, по пароходу, проработавшему 10 лет, вместо 80.000 р., в 50.000 р. и по баржам 3-х вод, вместо 10.000, в 7.000 р. каждая, всего же в $50.000 + (7.000 \times 6) = 92.000$ р., — т. е. только 1,08%. Доход настолько ничтожный, что он не давал возможности покрывать даже погашение имущества, которое должно бы быть — на железный пароход в 5%, а на баржи в 10%, т. е. в общей сложности 6.700 р. Таким образом, по мнению биржевого комитета, от всей операции получался в сущности убыток в 5.698 р., для покрытия которого пароходо-владельцы сокращают ремонт судов, уменьшают число команды и ее жалованье, что, в свою очередь, неблагоприятно отражается на деле, образуя круговорот из которого нет выхода.

Нельзя не обратить при этом внимания на продуктивность работы судоходства при существовавших в то время условиях: полезная работа судов составляла всего от $\frac{1}{6}$ до $\frac{1}{4}$ навигационного периода, все остальное время уходило на разную вспомогательную работу: обратный пробег порожних судов за грузом, нагрузку и выгрузку их и т. п., а также на задержки в пути по случаю мелководья и пр.

Вполне понятно, что выдерживать такие испытания и колебания в успешности дела могли только предприятия, вполне устойчивые в финансовом отношении и обладавшие большим и разнообразным по своим размерам и осадке, но в то же время внутренне сложенным, особенно по скорости хода и общей грузоподъемности, флотом. В противном случае достаточно бывало одного-двух промахов или несчастных случаев, и даже крупные фирмы терпели непоправимый ущерб, граничивший иногда с полной гибелью.

Пароходство Зевеке В таком именно положении очутилось в 90-х годах в 90-х гг. пароходство Зевеке, преобразованное к тому времени в акционерное „Общество пароходства и торговли под фирмой «А. А. Зевеке»“.

По уставу нового о-ва, получившему утверждение 8-го июня 1890 года, оно ставило себе задачей „перевозку пассажиров и грузов по рекам Волге, Оке и Каме, их притокам и Каспийскому морю, а равно развитие и споспешествование торговли Закаспийского края“ (§ 1). Учредителями были „нижегородский 1-й гильдии купец Александр Альфонсович Зевеке и коллежский ассесор Отто Иванович Гринервальд“ (прим. 2). О-во получало „на законном основании от наследников А. А. Зевеке принадлежащие им и плавающие по Волге пароходы американского типа с полным инвентарем, а также все пристани и дебаркадеры по рекам Волге, Оке и Каме со всеми принадлежащими к ним строениями и устройствами по описи, плану и оценке“ (§ 2). Основной капитал о-ва определялся в 1.200.000 руб., разделенных на 4.800 акций, по 250 руб. каждая (§ 27). Правление находилось в Нижнем-Новгороде ¹⁾.

По существу дела с этой реорганизацией в предприятии ничего не изменилось, так как полновластным распорядителем его, по прежнему, остался А. А. Зевеке, владевший (лично и в качестве опекуна над малолетними братом и сестрами) большинством акций и избранный на первом же собрании акционеров директором,

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. X, № 6.915.

а затем и председателем правления, звание которого, по уставу, совмещалось с правами и обязанностями директора-распорядителя.

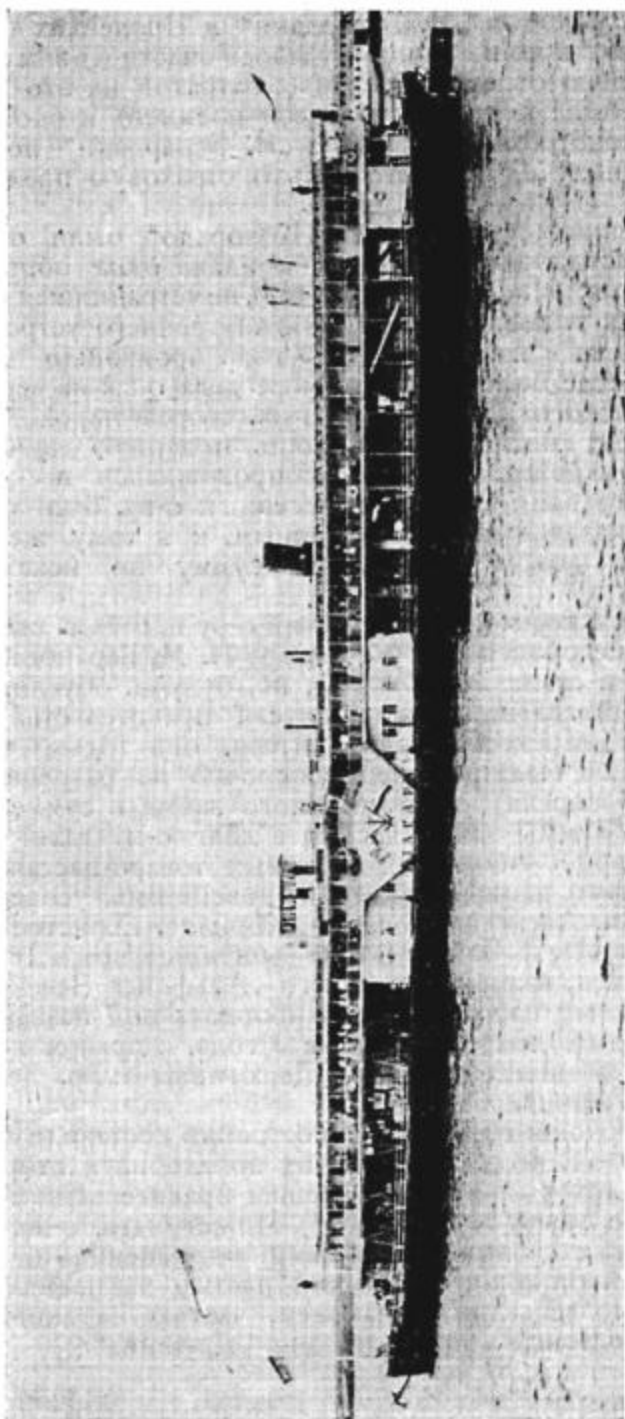


Рис. 167. Пароход «Ниагара» (перестроен) парох. о-ва «А. А. Зенке».

Первые же шаги о-ва сопровождалась крупными неудачами. Не говоря о мелководьи 1890 года, вызвавшем большие расходы по

распаузке судов, на о-во обрушилось два тяжелых несчастья с пароходами: в конце июля затонул на ходовом фарватере у с. Широкова (близ Балакова) пароход „Колорадо“ (бывший „Переворот“), налетев на камень-одинец, а 11-го сентября такое же несчастье произошло с пароходом „Н. Бенардаки“ в Пролейках (выше Царицына). „Колорадо“ в конце концов удалось спасти и в зиму 1890—91 гг. он был капитально отремонтирован (с затратой на это 250.000 руб., часть которых была покрыта страховой премией) и вновь переименован в „Ориноко“ (см. рис. 166), а „Н. Бенардаки“ погиб окончательно, и о-во получило за него только страховую премию в сумме 180.000 руб.

На полученные суммы, кроме „Колорадо“, были отремонтированы и другие суда, которым была придана одна общая внешняя форма (см. парох. „Ниагара“ на рис. 167), не устранившая в них однако ни разнообразия типов, ни различия внутреннего устройства.

Через 2 года, в навигацию 1893 года произошло новое крупное несчастье, еще более пошатнувшее дела о-ва: на верхней Волге, близ с. Савинского, Ярославской губ., сгорел пароход „Альфонс Зевек“, при чем, несмотря на помощь, поданную двумя шедшими следом за ним пароходами, пожар сопровождался несколькими человеческими жертвами¹⁾. Удар, нанесенный о-ву, был тем сильнее, что пароход оказался незастрахованным, и к тому же о-ву пришлось уплатить довольно крупную сумму по искам потерпевших.

В виду всех пережитых несчастий о-ву в 1894 г. была дана, при содействии нижегородского губернатора Н. М. Баранова, правительственная ссуда в сумме 250.000 руб., но, будучи, обусловлена введением в состав правления представителя правительства на правах председателя и директора-распорядителя, она только связала о-во и в конце концов была погашена досрочно из разрешенного о-ву в 1895 году (21 апреля) облигационного займа в сумме 600.000 р.²⁾

Частью на суммы займа, частью в долг о-м были заказаны на Сормовском заводе 4 больших железных товаро-пассажирских парохода (в 285 фут. длины) со всеми новейшими усовершенствованиями—„Вел. кн. Алексей“, „Вел. кн. Кирилл“, „Христофор Колумб“ (см. рис. 168) и „Петр Чайковский“, вышедшие все в 1897 г.; в том же году выпущен, взамен сгоревшего „Альфонса Зевек“, деревянный заднеколесный пароход малого формата под названием „Флорида“, и, кроме того, заарендованы на 3 года, с правом покупки при желании, два турбинных парохода Дерюгиных—„Бр. Дерюгины“ и „Конструктор Тюрин“.

Новые пароходы сормовской постройки составили ценное приобретение для о-ва, но для оплаты их понадобился второй облигационный заем, который и был разрешен правительством 11 ноября 1898 г. на ту же сумму 600.000 руб.³⁾ Может быть, о-во как-нибудь и справилось бы с своими денежными затруднениями, если-бы не допустило новой ошибки, приобретя частью за наличные деньги, частью в долг по векселям и, наконец, частью на акции пароходства все заднеколесные „новинки“ о-ва „Дружина“.

¹⁾ Современные событию газеты писали, что сгорело, задохлось и утонуло до 20, а может быть, и больше человек, при чем некоторые погибли под колесом парохода, которое втягивало под себя прыгавших в воду с кормы.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XV, № 11.569.

³⁾ Там же, т. XVIII, № 16.068.

С образовавшимся таким образом крайне разнокалиберным флотом, совершенно несогласованным ни по типу, ни по качеству

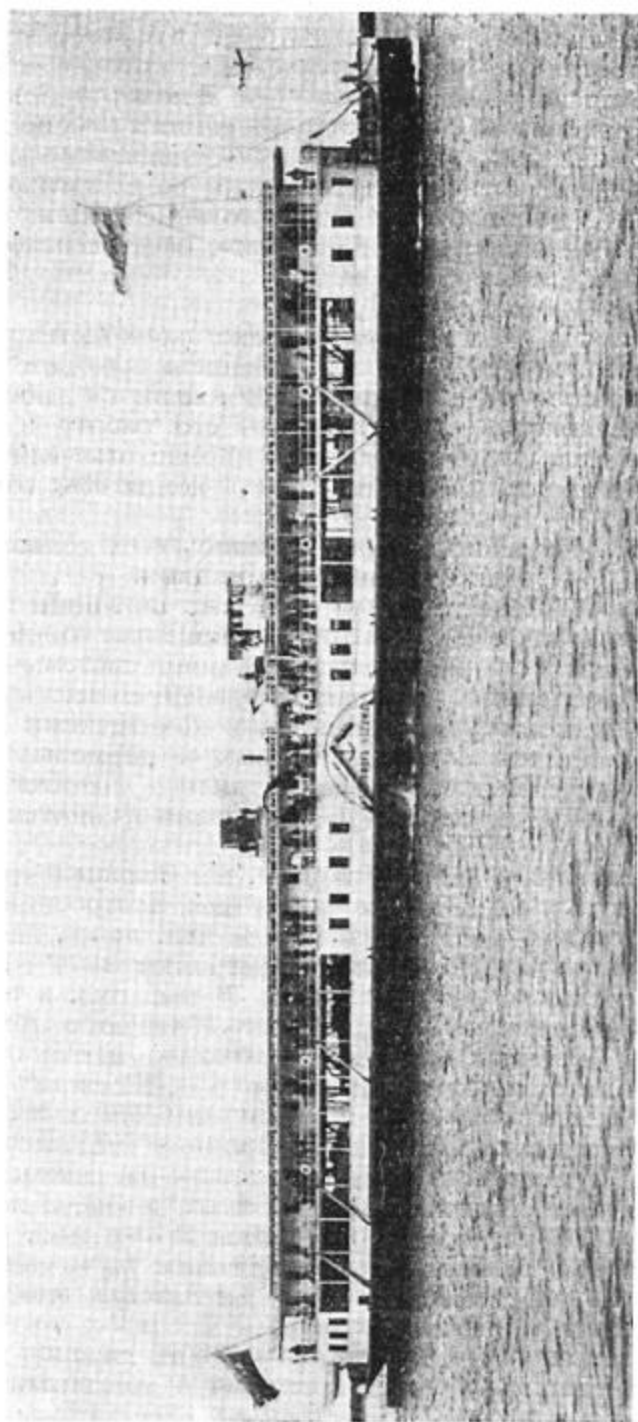


Рис. 168. Пароход „Христофор Колумб“ парох. о-ва „А. А. Зевеке“.

судов, к тому же в большинстве значительно устаревших, с обострившимися внутренними недоразумениями и неприятностями, о-во не

могло уже работать с успехом, и навигации 1897 – 99 годов все были закончены с дефицитом.

К концу навигации 1899 г. о-во признало себя вынужденным ликвидировать дело, продав его со всем инвентарем и обязательствами по балансу на 1-е октября за 2.875.000 руб. петербургской страховой и транспортной компании „Надежда“, которая еще в 1897 г. испросила себе право завести флот ¹⁾ и к моменту покупки пароходства Зевеке уже имела 5 пароходов, из коих 2 буксиро-пассажирских по 100 номин. сил, 1 товарный в 120 сил и 2 мелких баркаса, работавших главным образом от Астрахани до 12' рейда.

Так печально закончилось свое существование одно из самых интересных пароходных предприятий на Волге, начатое некогда с таким необычным и блестящим успехом ²⁾.

На опыте фирмы Зевеке пароходства убеждались, что, может быть, единственным выходом из создавшегося тяжелого положения является дальнейшее усовершенствование флота, дабы улучшить его работу и удешевить эксплуатацию судов. Этой потребности вполне отвечали и технические успехи судостроения, которое еще с конца 80-х годов сильно двинулось вперед.

Вводимые усовершенствования касались всех составных частей судов, начиная с корпусов и кончая машинами.

Улучшение судовых корпусов шло как по линии продолжающегося облегчения их веса путем применения более тонких, но прочных, сортов железа и специально разработанной системы продольных и поперечных креплений с тщательным удалением всех их „нейтральных“ мест, так и путем улучшения самой конструкции корпусов, с уменьшением излишней остроты носовых и кормовых очертаний. Результатом этих усовершенствований явилось значительное увеличение грузоподъемности судов при сохранении сравнительно небольшой осадки.

Забегая несколько вперед и беря для большей яркости сравнения новых судов со старыми пароходы, построенные в первой половине 900-х годов, мы можем видеть, что, напр., пассажирский пароход „Граф“ о-ва „по Волге“, постройки 1904 г., размерами 280' × 30', поднимал на осадке 11 четв. 38 тыс. пуд. в то время, как почти тождественный с ним по размерам „Император Александр II“ (270' × 30') мог грузить при той же осадке всего 14, максимум 18 тыс.; товаро-пассажирские пароходы К° „Надежда“ „Карамзин“ и „Ломоносов“, постройки 1905 г., размерами 280' × 36', принимали груза до 50 тыс. пуд., а Зевекинский „Ориноко“ (б. „Переворот“) не больше 38 тыс. пуд.; грузоподъемность товаро-пассажирских пароходов верхового плеса Нижний—Рыбинск была доведена до 9—10 тыс. пуд., тогда как в 70 гг. она не превышала 2—3-х тыс., и т. д.

В то же время происходило непрерывное улучшение пассажирских помещений пароходов: в I-м и II-м классах, вместо больших общих кают, стали устраивать отдельные 2-х и 3-х местные, вместо прежних, прикрепленных к стенам кают, узких диванов в два яруса начали ставить удобные кровати с сетками и кожаными матрацами

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XVII, № 14.134.

²⁾ Уплата покупной суммы за предприятие Зевеке была рассрочена по условию на 3 года, но позднее рассрочка была продолжена до 14 лет, вследствие чего юридически о-во Зевеке продолжало числиться существующим до 1913 года.

или широкие и мягкие пружинные диваны; в III-м, а позднее даже и в IV-м классах появились отдельные для каждого пассажира места для сна, и т. п.

Улучшение двигательных аппаратов шло вначале также по линии главным образом уменьшения их веса, а затем усовершенствования самой конструкции и расположения аппаратов на судне.

В целях облегчения машинных частей стали вводиться (преимущественно Сормовским заводом) клепаные машинные фундаменты, тяжелые чугунные параллели заменялись прорезными, кованными, громоздкие машинные рамы конструировались или также кованными, или литыми стальными, значительно меньшего веса.

Усовершенствования конструкции машин преследовали главным образом экономии работы в связи с понижением фрахтов и, наряду с тем, возрастающей дороговизной топлива. Первое время по появлению на Волге пароходов условия работы были таковы, что на расход и стоимость топлива мало обращалось внимания. Поэтому большинство машин на волжских пароходах, как русской, так и заграничной постройки, были низкого давления с охлаждением и расширением пара. Но уже в 1872 г. несколько удачных переделок старых двигателей на систему Compound (выполненных заводом Колчина в Нижнем-Новгороде под руководством механика В. И. Калашникова) показали большие преимущества и выгоды последней системы, и с этого времени постепенно начались на Волге все более и более увеличивавшиеся переделки старых машин на систему Compound, а новые пароходы стали строиться исключительно с машинами двойного расширения ¹⁾.

Конструктивные усовершенствования машин и введение в 80 гг. нефтяного отопления паровых котлов устранили необходимость устройства противлежащих цилиндров машин и расположения котлов равномерно спереди и сзади машины,—чем излишне растягивалось машинно-котельное отделение, занимая непроизводительно много места и, естественно, затрудняя наблюдение и уход за машиной.—так как равномерность нагрузки судна с успехом достигалась соответственной установкой цистерн для хранения нефти. В виду этого с 80-х годов на Волге стали строиться почти исключительно машины с цилиндрами, расположенными рядом, и со средним валом.

Одно время некоторые заводы увлеклись машинами (двойного расширения) системы „Вульф“, характеризуемыми расположением цилиндров один за другим, при чем поршни приходят в них одновременно к концу своего хода и пар из первого цилиндра непосредственно переходит во второй, без промежуточного резервуара, как в машинах других систем. Костромской завод Шиповых при механике К. В. Цыганове строил много машин „Вульф“ с четырьмя цилиндрами, расположенными попарно, одна пара над другой, при общих штоках, и работавшими на привод, т. е. с зубчатой передачей силы, но такое устройство создавало излишнюю громоздкость машины и вызывало более быструю ее изнашиваемость, вследствие чего позднее тот же Цыганов, перейдя на рыбинский завод Журавлева, продолжал здесь выделку машин „Вульф“ уже без привода. Однако период увлечения машинами „Вульф“ продолжался недолго, и в 90 гг. на смену их и, вообще, машин Compound пришли наиболее совершенные машины тройного расширения, дающие наиболее

¹⁾ В. И. Калашников: „Записки конструктора“. Ниж.-Новгород, 1896 г.

полный и выгодный эффект, в которых пар расширяется последовательно в трех цилиндрах.

Первым пароходом, на котором появилась в волжском бассейне машина тройного расширения (с так называемым каскадным расширением), был буксирный пароход „Всеволод“, принадлежавший Кемпе и построенный на одном из камских судостроительных заводов с машиной системы „Вульф“, при чем последняя обладала такими недостатками, что ее нельзя было исправить иначе, как переделавши на новый тип—с тройным расширением. Результат вынужденной переделки (исполненной в навигацию 1886 г. на заводе наследницы У. С. Курбатова О. П. Карповой в Перми) был таков, что, несмотря на получившееся значительное уменьшение степени расширения, что (рассуждая теоретически) должно было уменьшить и полезное действие машины, работа, развиваемая машиной, увеличилась в значительной степени, что же касается потребления топлива, то оно уменьшилось *ровно вдвое*¹⁾.

Первая новая машина тройного расширения на Волге, сделанная в Англии, по проекту известного инженера Керка, была поставлена на пассажирский пароход о-ва „Кавказ и Меркурий“ „Константин Кавос“, перестроенный и переименованный в зиму 1887—1888 гг. из парохода „Сильвестр“, совершавший плавание между Астраханью и 9-ти футовым рейдом.²⁾ Наконец, первыми наново выстроенными пароходами с машинами тройного расширения на коренной Волге были пароходы „Боярин“ и „Боярыня“ о-ва „по Волге“, выпущенные в 1890 г. на Мотовилихинском заводе, при техническом руководителе завода горном инженере Теньчинском.

В дальнейшем применении машин тройного расширения к судоходству и, в связи с тем, усовершенствовании этих машин одно из первых мест в Поволжье, бесспорно, принадлежит сормовскому заводу, который начал строить их при механике Приемском. Машины Сормовского завода с тремя цельно-кованными коленами и парораспределением Джоя вылились со временем в очень легкие, компактные и изящные механизмы со стальными литыми рамами, параллелями и др. частями, кроме почти одних цилиндров, оставшихся чугунными. Вес этих машин почти вдвое легче старых. Кроме Сормовского завода, много машин тройного расширения выпущено заводами: Коломенским, Курбатовским, Журавлевскими и др.

Попутно некоторые заводы, как, напр., Доброва и Набогольц в Нижнем-Новгороде и о-ва „Дружина“ в Звениговском затоне, построили ряд дешевых и экономных пароходов с машинами тройного расширения в 50—70 и более сил, по примеру прежних Шиповских заводов, с зубчатой передачей при трехколенчатом вале.—Делались также попытки строить пароходные машины с четверным расширением пара, но эти машины успеха не имели.

Не довольствуясь одним расширением пара, некоторые (преимущественно крупные) заводы, во главе с Сормовским, начали вводить еще так называемый перегрев пара в особых приспособлениях (перегревателях) разных систем, в результате чего явилось дальнейшее понижение расхода топлива для пароходных машин. Какие успехи были достигнуты в конце концов в этой области, можно судить по тому, что средний расход топлива, доходивший первое время по переходе пароходства на нефть до 3,33 ф. на 1 инд. силу

¹⁾ В. И. Калашников: «Записки конструктора».

²⁾ Краткий очерк деятельности парох. о-ва «Кавказ и Меркурий» 1858—1908.

в час, уже в 90 гг. был понижен до 1,66 ф. на силу, а в дальнейшем сведен к 1,05—1,15 ф. (при обыкновенной, не форсированной работе и не считая пульверизации, выражающейся обычно в 5% от расхода топлива собственно на машину).

Чтобы не возвращаться уж больше к паровым машинам в волжском судоходстве, необходимо отметить, что в позднейшее время появился еще один новый тип этих машин—системы проф. Штумпфа, с простым (в одном цилиндре особого устройства) расширением пара, дающий минимальную потерю от конденсации пара и расходующий нефтяного топлива около 0,95—1,2 ф. на 1 инд. силу в час, однако большого распространения эти машины на Волге не получили.

Наконец, можно упомянуть и о попытках применения к судоходству паровых турбин, еще более экономных и, главное, значительно более легких, чем паровые машины, но по некоторым техническим неудобствам (главным образом чрезвычайно высокое число оборотов, зубчатые передачи и затруднительность ремонта) применение их в качестве судовых двигателей до самого последнего времени не имело распространения, и, в частности, на Волге турбины употреблялись лишь в качестве вспомогательных механизмов, главным образом для судовых динамо-машин.

Что касается самих парообразователей—паровых котлов, то, сразу же разделившись на две основных системы—пролетную и оборотную, конструкция их с течением времени мало изменилась по существу, в смысле самого процесса горения и парообразования, но коренным образом преобразовалась по своему внешнему виду: первые волжские пароходы имели тяжелые и неуклюжие котлы коробчатой формы с давлением всего в 15—30 фунтов, в позднейшее время, путем ряда переделок и усовершенствований, волжские котлы вылились в легкую и компактную цилиндрическую форму, допуская давление до 225 фунтов и больше.

В 90-х годах на некоторых волжских пароходах появились водотрубные котлы, составляющие значительный шаг вперед в смысле легкости по сравнению с жаротрубными, давая возможность уменьшить общую осадку судна до 1 вершка, но большого применения они не получили на Волге вследствие своей сравнительной дороговизны ¹⁾.

Усовершенствования коснулись и некоторых деталей судовых механизмов, как, напр., двигательных паровых колес.

До 70-х годов гребные колеса пароходов были с неподвижными лопастями (плицами), иногда, в целях уменьшения удара и увеличения полезного действия, с несколько наклонной к горизонту воды входящей кромкой. Первым улучшением этой системы было увеличение диаметра колес и количества плиц, с уменьшением в то же время их ширины. Дальнейшим шагом явилось устройство передвижных плиц, в зависимости от нагрузки судна то сдвигаемых к гребному валу, давая тем уменьшение общего объема колеса, то, наоборот, раздвигаемых к наружному ободу. Последнее усовершенствование с особым успехом было применено к заднеколесным пароходам. Наконец, появились колеса с поворотными плицами системы Моргана, вскоре же получившие исключительное

¹⁾ Первый опыт постановки водотрубных котлов был сделан на Волге еще в 70 гг. на пароходе „Коврад Банза“, позднее такие котлы были поставлены на пароходе Кочкова „Петр I-й“, но это были единичные случаи.

распространение. Целью их было достижение, чтобы гребные плиты входили в воду и выходили из нее приблизительно в вертикальном положении. Для этого плиты укрепляются на особых шарнирах и поворачиваются посредством так называемых эксцентриков и эксцентриковых тяг (см. рис. 169). В последующее время в них внесены были лишь незначительные частичные изменения, главным образом по замене деревянных плит изогнутыми стальными ¹⁾, но вся конструкция колес, подобно машинам и котлам, была значительно улучшена в смысле большей легкости и в то же время прочности постройки. Так, почти все фасонные детали их, первоначально бывшие коваными с многочисленными сварками, начали делаться из мягкой литой стали, и т. д.

На ряду с усовершенствованием колес, на мелких паровых судах стал применяться в качестве движителя гребной винт.

Идея гребного винта была известна очень давно. Еще в 1630 г. европейцы вывезли из Китая модель судового винтового двигателя, но тогда он не нашел себе применения в Европе. Из европейских ученых мысль о гребном винте была впервые высказана в 1752 г. Даниилом Бернулли ²⁾, затем позднее была повторена Ваттом и почти одновременно Ресселем в Германии, Фичем в Америке и Соважем во Франции, но практическое осуществление получила только в 30 гг. XIX в, когда английский фермер Френсис Смит (в 1836 г.) построил небольшой винтовой пароходик, всего в 6 тонн водоизмещения, по образцу которого образовавшейся особой компанией был выстроен затем первый большой винтовой пароход „Архимед“ в 237 тонн. Винт Смита состоял из двух диаметрально противоположных крыльев высотой в 4 ф., с уклонами к оси вращения в 45°. Для установки его киль судна несколько выдвигался за корму, а руль помещался сзади винта. — Одновременно с постройкой „Архимеда“ датчанин Эрикссон построил винтовой парход „Стоктон“, на котором совершил плавание в Америку, где его идея была встречена весьма сочувственно, и уже в начале 40-х годов здесь был спущен первый винтовой фрегат „Принцтон“ с машиной в 400 сил.

С течением времени гребной винт в качестве движителя нашел себе широкое применение в морском судоходстве, где он был особенно ценен потому, что мог одинаково успешно работать и в тихую погоду, и в качку, что же касается речного судоходства, то здесь он, требуя для успешной работы значительного углубления (гораздо глубже поверхности дна парохода), долгое время считался непригодным для больших судов при обилии речных перекатов и низком уровне воды в межень, и только в XX в. наши русские инженеры нашли, наконец, очень оригинальный способ применения его и на крупнейших волжских судах, о чем мы скажем ниже.

Введение всех указанных улучшений подняло волжский флот на такую высоту, которая нередко превосходила лучшие судовые образцы Западной Европы. В подтверждение этих слов можно указать на целый ряд как пассажирских, так и буксирных пароходов, выстроенных в 90 гг., но, оставляя первые до нижеследующего обзора акционерных пароходных обществ, мы ограничимся здесь указанием лишь на буксирные пароходы.

¹⁾ Необходимо однако отметить, что деревянные плиты, вообще, предпочитались стальным, так как последние при ударах о какие либо твердые предметы не редко вызывали поломки машины, в то время как деревянные ломались при этом только сами, не отражая удара на машине.

²⁾ Один из самых выдающихся физиков и математиков своего времени.

Наиболее интересными из них являются „Редедя, князь Косогский“ и „Марк“.

„Редедя“ был построен в 1890 г. на пермском пушечном заводе о заказе судовладельца Ушакова и в свое время (подобно „Самаре“) вызвал немалый шум, как первый „силач“ на Волге. обладавший мощностью машин в 500 номин. или 2000 индикат. сил и водивший на своем буксире до 40 неособенно крупных судов, растягивавшихся так далеко за парходом, что он не мог и следить за ними, иногда растеривая добрую половину своего воза в пути. Пароход был размерами 245' × 35' × 13', с железным корпусом и двумя машинами Comproun системы „Вульф“ с средним валом. Необходимо однако отметить, что он первоначально имел некоторый дефект в конструировании колес, вследствие чего не мог полностью использовать свою огромную мощность, — в начале 900-х годов колеса были переделаны.

„Марк“¹⁾, один из лучших буксирных пароходов Волги до последнего времени, был построен в 1897 г. на германском заводе Одерверке по заказу о-ва „Ока“.

Очень красивое и оригинальное судно, с стальным корпусом, размерами 220' × 32' (с кожухами 56') × 9'6" (с кожухами 25' 1"), с машиной тройного расширения мощностью в 500 номин. и 2.000 индик. сил, буксировало в деревянных баржах первым рейсом 500.000 пуд., а в межень до 600.000 п. (см. рис. 170). Единственный небольшой недостаток у него, как и вначале у „Редеди“, был в

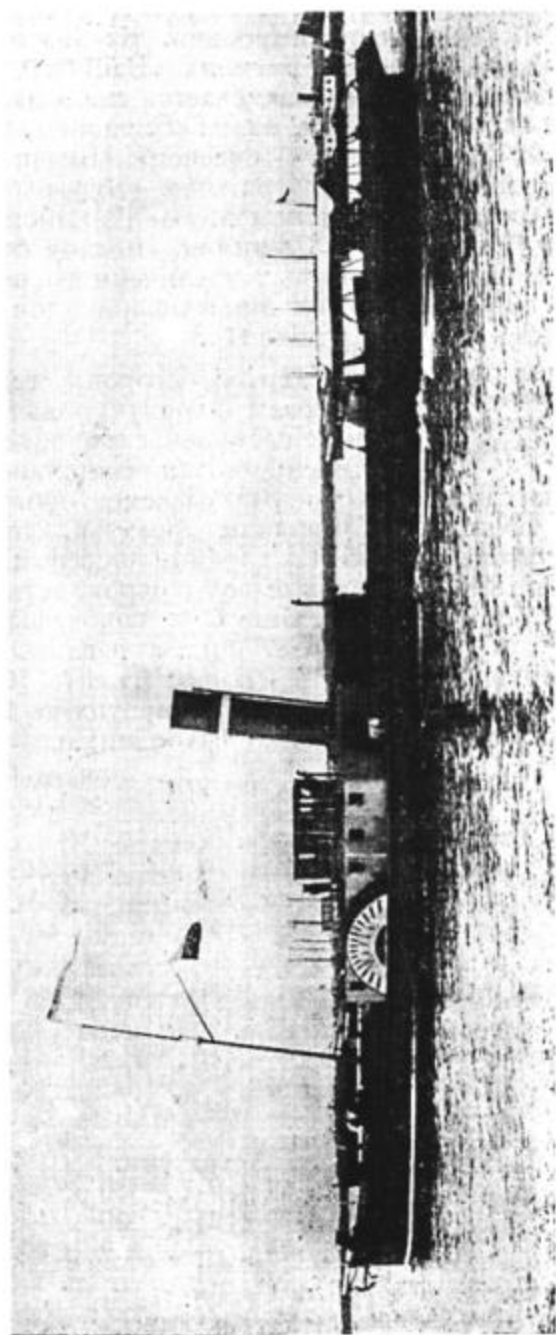


Рис. 170. Буксирный пароход „Марк“ о-ва „Ока“.

¹⁾ Ныне „Карл Маркс“.

колесах, которые несколько малы по размерам и мощности парохода.

Нелишне, между прочим, отметить на обоих приведенных примерах увеличение мощности паровых судов, стоявшее в тесной связи как с общим развитием волжского судоходства, так и с улучшением самой техники судостроения. На это обстоятельство указывал еще В. И. Калашников в своих „Записках конструктора“, говоря, что „в последнее время замечается преобладание очень сильных буксирных пароходов,—так, напр.: «Самара» г. Шипова, буксирующая около 500.000 пудов груза, «Первенец», «Близнец», «Родоначальник», «Ольга Соболева», «Граф Игнатъев», «Вульф» и другие и, наконец, вновь выстроенный пермским Мотовилихинским заводом буксирный пароход «Редедя» в 2.000 индик. сил для буксирования 1.000.000 пудов груза в восьми баржах увеличенного размера“¹⁾.

Общий тип буксирных пароходов постройки 80-х и 90-х годов можно видеть на рис. 171.

С другой стороны, технические улучшения флота сыграли большую роль в сокращении эксплуатационных расходов судоходства, оправдывая до известной степени почти безостановочное понижение фрахтов и пассажирских такс, вызываемое обострением конкуренции.

Как шло понижение фрахтов, достаточно сказать, что, напр., фрахтовые цены на хлебные перевозки от Саратова до Рыбинска, доходившие в первые годы пароходства на Волге до 70 коп. с пуда (1841) и еще в середине 60-х годов выражавшиеся в 12—17½ коп., в 90 гг. упали до 6—7 коп., а в некоторые отдельные годы доходили до 5 и даже 4½ коп. с пуда (в 1892 и 1899 гг.²⁾.

Размер падения пассажирских такс можно видеть из следующих сравнительных данных о них по о-ву „Самолет“:

Т а к с ы:	1862.	Начало 90-х гг.	1897 г.	Падение таксы с 1862 г. в %.
От Твери до Рыбинска:				
I класс	10 р. — к.	7 р. 50 к.	6 р. — к.	40,0
II „	6 „ 25 „	6 „ — „	4 „ 80 „	23,2
III „	2 „ 50 „	3 „ — „	2 „ 40 „	4,0
				<hr/> 22,3
От Рыбинска до Нижн.-Новгорода:				
I класс	8 р. 50 к.	6 р. — к.	4 р. 75 к.	44,1
II „	6 „ 40 „	5 „ — „	3 „ 30 „	48,4
III „	4 „ — „	2 „ 30 „	1 „ 45 „	63,7
				<hr/> 52,1
От Н.-Новгорода до Астрахани:				
I класс	52 р. — к.	30 р. — к.	21 р. — к.	59,6
II „	29 „ 25 „	20 „ — „	13 „ 50 „	53,8
III „	14 „ — „	9 „ 80 „	6 „ — „	57,1
				<hr/> 56,8
Итого от Твери до Астрахани:				
I класс	70 р. 50 к.	43 р. 50 к.	31 р. 75 к.	54,2
II „	41 „ 90 „	31 „ — „	21 „ 60 „	48,4
III „	20 „ 50 „	15 „ 10 „	9 „ 85 „	52,8
				<hr/> 51,8

¹⁾ „Записки конструктора“, стр. 157.

²⁾ „Статистические Сборники“ м-ва п. с.

Как можно видеть, меньшее падение имело место только на тверском плесе, что, естественно объясняется тем, что здесь „Само-

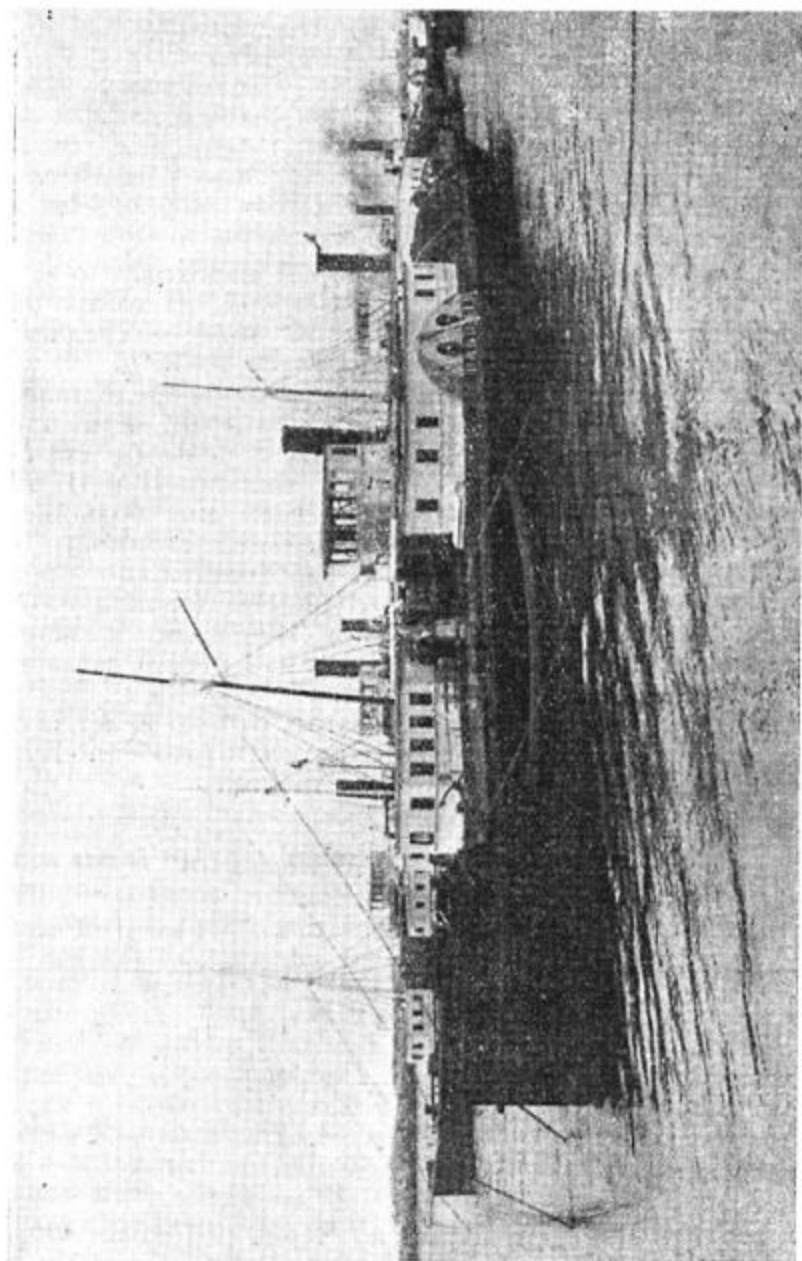


Рис. 171. Общий тип буксирных пароходов постройки 80-х и 90-х годов.

лет" до 1898 г. был монопольным. Когда в означенном году на этот плес пришли Кашина, К^о „Надежда“ и мелкое пароходство бр. Тюриных, такса и на тверском плесе была понижена.

Промежуточные пристани между Ниж.-Новгородом и Астраханью расценивались по таксе 1898 г. таким образом:

	I класс.	II класс.	III класс.	Багаж с пуда.
Н.-Новгор.—Казань	4 р. 50 к.	2 р. 25 к.	1 р. — к.	— 40 к.
„ —Симбирск	7 „ 75 „	4 „ 85 „	2 „ 15 „	— 50 „
„ —Самара	9 „ 30 „	6 „ — „	2 „ 65 „	— 65 „
„ —Саратов	13 „ 65 „	8 „ 75 „	3 „ 90 „	— 80 „
„ —Царицын	17 „ 50 „	11 „ 25 „	5 „ — „	— 90 „
„ —Астрахань	21 „ — „	13 „ 50 „	6 „ — „	1 р.— „

Такса о-ва „по Волге“ и на скорых пароходах о-ва „Кавказ и Меркурий“ была одинакова с Самолетской, на товаро-пассажирских пароходах о-ва „Кавказ и Меркурий“ ниже—в среднем на 10%, на пароходах К^о „Надежда“ ниже в среднем на 25%.

Кроме того, некоторым группам пассажиров предоставлялся ряд льгот против общих такс. Так, напр., офицерам, при проезде по частным делам, давалась скидка в 25% с цены билета II класса; учащиеся получали такую же скидку по билетам II и III классов.

О-во „Самолет“ и К^о „Надежда“ давали еще большие льготы, взимая с учащихся только 50% нормальной стоимости билета и делая скидки и учащим. Некоторые пароходства, по примеру покойного Зевеке, продавали обратные билеты (сроком на 2 месяца) со скидкой с цены в оба направления 15% и, по желанию пассажиров, выдавали особые билеты (сроком на 1 месяц), дававшие право остановок на промежуточных пристанях.

Дети до 5 лет провозились бесплатно, от 5 до 10 лет за полцены.

Еще ниже были таксы камских пароходств (особенно Курбатова), как можно видеть из нижеследующей таблицы:

Названия пароходств.	От Перми до Нижнего.			От Казани до Перми.		
	I кл.	II кл.	III кл.	I кл.	II кл.	III кл.
Каменских	13 р. —	10 р. —	3 р. — к.	9 р. — к.	7 р. — к.	2 р. — к.
Любимовых	10 „ —	7 „ —	2 „ 60 „	7 „ — „	5 „ — „	1 „ 70 „
Курбатова	8 „ —	6 „ —	2 „ 20 „	3 „ — „	2 „ — „	— „ 70 „

По верхней Каме, от Перми до Чердыни (около 400 в.), цена билетов была: I кл.—4 р., II кл.—3 р. и III кл.—1 р. 50 к.

По Вятке, от Казани до г. Вятки (пароходства Булычева и Тырышкина): I кл.—5 р. 50 к., II кл.—4 р., III кл.—1 р. 75 к.

По Белой (о-во Якимовых):

от Нижнего до Уфы (1.401 в.) I кл.—13 р., II кл.—10 р., III кл.—3 р. 85 к.

от Казани до Уфы (1.020 в.) I кл.—9-7 р., II кл.—7-5 р., III кл. 3-2 р. 50 к. (от Казани не было определенной таксы в связи

с конкуренцией с другими пароходствами, работавшими от Казани до Уфы—Мякинькова и Поповой).

Наконец, по Оке, от Нижнего-Новгорода до Рязани брали: в I кл.—8 р. 50 к., во II кл.—6 р. 50 к. и в III кл. 3 р. 80 к.

Возникновение новых пароходств. При всех вышеизложенных условиях работы судоходства является вполне естественным, что в 90 гг. почти совершенно прекратилось возникновение на Волге новых крупных пароходных предприятий. Из акционерных обществ, если не считать вышеупомянутой компании „Надежда“, занявшейся судоходством в сущности случайно и оперировавшей в большинстве старым (если даже не сказать—чужим) флотом, с полным правом можно указать только одно новое предприятие: это—учрежденное в 1893 г. „Восточное общество товарных складов и транспортирования товаров, с выдачею ссуд“, устав которого получил утверждение 19 мая 93 г.¹⁾ Задачи о-ва, открывшего свои действия (с 22 июня 1893 г.) сразу и на реке Волге, и на Каспийском море, исчерпывающе определялись его названием. Учредителями числились: отставной подполковник Андрей Александрович Померанцев и отставной губ. секретарь Владимир Павлович Зуров, но фактическим инициатором учреждения был известный железнодорожный деятель, концессионер и строитель железных дорог Павел Григорьевич фон-Дервиз, владевший в то время большинством акций Рязанско-Уральской дороги.

Близкие отношения с железнодорожным миром, а также сразу установившаяся, благодаря морскому флоту о-ва, тесная связь его с каспийской нефтепромышленностью, сразу же поставили о-во на твердые ноги и помогли ему быстро развиться, несмотря на все обостряющуюся конкуренцию на Волге и неблагоприятные общие условия для волжского судоходства.

Основной капитал о-ва был определен первоначально в 2 миллиона руб., разделенных на 10.000 акций, по 200 руб. каждая (§ 7, устава), но уже в 1894 г. о-ву было разрешено увеличить основной капитал до 4 милл. руб. и выпустить облигационной заем „на нарицательную сумму, не превышающую в общей сложности ценности приобретенного о-вом в полную собственность недвижимого имущества вагонов-цистерн, пароходов и шхун, и во всяком случае на сумму не свыше 3 милл. руб.“²⁾ Наконец в 1896 году основной капитал был увеличен еще на 3½ милл. руб. и таким образом доведен до 7½ милл.³⁾, и сверх того испрошено разрешение на новый выпуск облигаций „на сумму, не превосходящую стоимость имущества, и во всяком случае не более 2.500.000“⁴⁾.

О-во широко развернуло свои операции, организовав крупное пароходство по Каспийскому морю и буксирное пароходство по Волге. Уже в 1896 г. оно работало на Волге 20 собственными и арендованными пароходами, открыв, между прочим, срочно-буксирную линию Нижний—Астрахань, и имело 120 товарных и наливных баржей и других непаровых судов, а также несколько перекаточных машинок, устроило в ряде пунктов товарные склады для приема на хранение грузов, открыло их страхование и продажу

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XIII, № 9626.

²⁾ Там же, т. XIV, № 10.876.

³⁾ Там же, т. XVI, № 12.973.

⁴⁾ Там же, т. XVII, № 13.975.

керосина и нефти не только во всем Поволжье, но и в других местах по России. Несмотря на это или, может быть, именно вследствие такого размаха дела с первых шагов его организации о-во не имело в начале больших прибылей и вплоть до 900-х годов не выдавало своим акционерам дивиденда.

К началу 900-х годов о-во располагало 24 собственными пароходами, из которых 15 были вновь выстроены в течение 90-х годов. В то же время оно начало организовывать и пассажирские перевозки, хотя первые товаро-пассажирские пароходы его не отличались большими достоинствами (см. рис. 172). Из 24 пароходов о-ва было 18 буксирных, 3 товаро-пассажирских, 2 буксиро-пассажирских и 1 пассажирский. Общая мощность парового флота выражалась в 2.132 номин. силы. Количество непаровых судов доходило до 150.

Кроме „Надежды“ и „Восточного общества“, в 90 годах возникло еще акционерное „Общество пароходства и торговли Волжского бассейна“, образованное из бывшего предприятия Череп-Спиридовичей. Устав о-ва получил утверждение 9 апреля 1899 г. Согласно § 1 устава, о-во организовывалось „для приобретения и развития пароходного и торгового дела, принадлежащего д. с. с. Ивану Адамовичу и отставн. в запасе капитану по адмиралтейству Артуру Ивановичу Череп-Спиридовичам, а также для приобретения и развития частных пароходных предприятий и предприятий по продаже, покупке и перевозке нефти“. Учредителями о-ва являлись названные Череп-Спиридовичи и барон Александр Адамович Крюденер-Струве. Основной капитал определялся в 2 милл. руб., разделенных на 8.000 акций, по 250 руб. каждая. Местопробывание правления назначалось в Москве.

О-во обладало значительным флотом, состоявшим из 20 крупных пароходов, плававших между Рыбинском и Астраханью, общей мощностью в 1.770 номин. сил; 12 из них были постройки 90-х годов; лучшими являлись „Адмирал Чихачев“ и „Череп-Спиридович“, оба по 250 сил, выстроенные в 1895 г. Коломенским заводом.

Надо однако сказать, что о-во просуществовало недолго, ликвидировав свое дело в следующем же десятилетии. Часть его пароходов, постройки Коломенского завода, перешли к последнему, как неоплаченные еще о-вом полностью, и в последующее время были куплены у завода фон-Мекком для о-ва „Ока“.

Наконец, можно упомянуть еще возникшее в 90 годах акционерное предприятие местного значения—„О-во финляндского легкого пароходства“ в Нижнем-Новгороде, образованное в 1896 г. к Нижегородской выставке для обслуживания местных переправ через Оку и Волгу и пригородного сообщения. О-во имело два паровых парома и ряд небольших пассажирских баркасов мощностью от 8 до 14 номин. сил. В 1902 г. судовое имущество его перешло к „Нижегородскому обществу легкого пароходства“.

Из неакционированных коллективных предприятий—компаний, товариществ и торговых домов, образовавшихся в 90 гг., наиболее крупными были „Товарищество Ахтубинского пароходства“, так называемое „Волжское товарищество“ и торговые дома „Захаров и Скрепинский“ и „Е. А. Лбова и сыновья“ в Астрахани.

Т-во на вере Ахтубинского пароходства выросло из очень скромного предприятия местного пригородного сообщения между посадом Дубовкой на Волге и дер. Пришиб на Ахтубе. Еще в 1892 г. о-во имело всего 4 небольших пассажирских и буксиро-пассажирских баркаса, мощностью от 8 до 16 сил, а в 1900 г. располагало

уже 21 паровым судном, среди которых, на ряду с большинством таких же мелких баркасов, были 3 парохода мощностью от 30 до 38 номин. сил, плававшие по всей Волге от Рыбинска до Астрахани. Преимущественная работа т-ва оставалась прежняя—в местном сообщении между разными пунктами низового плеса, начиная примерно от Хвалынского до Астрахани. Иногда это были даже, просто, пассажирские перевозки через Волгу, как, напр., между Камышином и сл. Николаевской, в с. Ивановке, в Царицыне и др. Предприятие было особенно интересно тем, что оно охватывало целый ряд мелких паромчиков, владевших не редко одним, много—двумя баркасами,

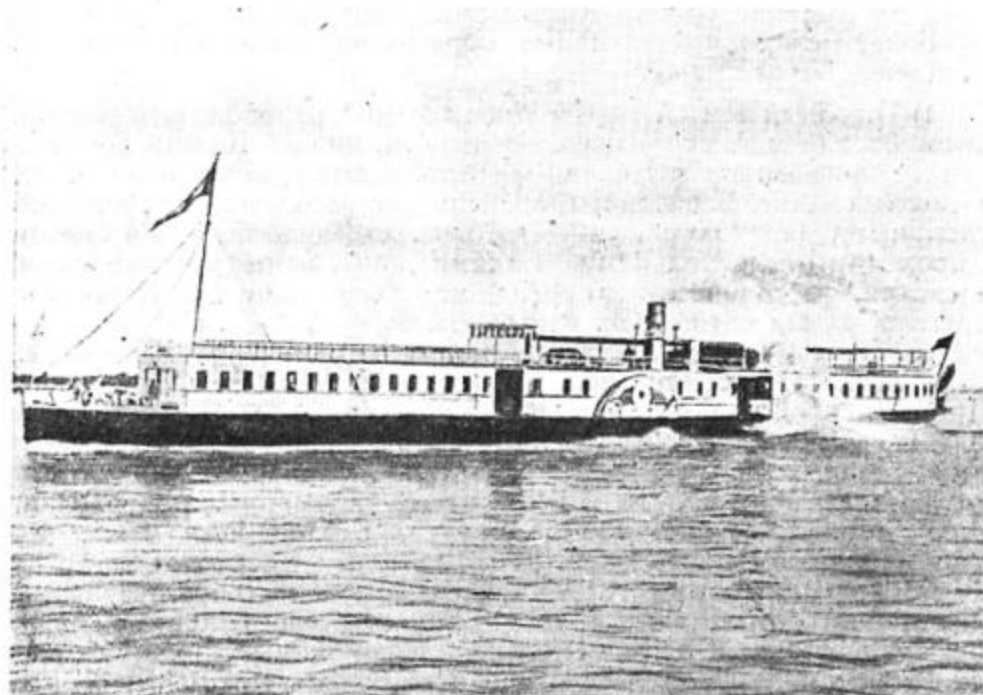


Рис. 172. Товаро-пассажирский пароход „Бухара“ „Восточного о-ва“.

представляя в этом отношении первый опыт широкого объединения не крупного капитала, как в больших акционерных обществах, а, так сказать, кустарей парового судоходства и ту судовую, по местному выражению, „горчицу“, о которой говорил некогда Лендер под ироническим названием „плавающих самоваров“. Как мы увидим дальше, эти астраханские и, вообще, низовые „горчичники“ прекрасно справлялись с своим делом и в конце концов закрепили свой союз формальным порядком, на основании особого устава.

„Волжское товарищество“ составилось из пароходства Михаила Павловича Зарубина и „Товарищества по р. Оке“, в которое, кроме лиц, указанных выше, вошла еще владелица чугуно-литейного завода близ г. Касимова, Баташева. Во второй половине 90-х годов „Волжское товарищество“ имело ежедневную пассажирскую линию Рыбинск—Нижний—Новгород и дополнительные отправления от Рыбинска до Казани. Лучшими из судов т-ва были пароходы Зарубина

„Наследники“, „Зарубин“ и „Димитрий“, все три американского типа, с электрическим освещением и другими удобствами, в свое время превосходившими даже самолетские пароходы рыбинского плеса (см. рис. 173).

Торговые дома „Захаров и Скрепинский“ и „Е. А. Лбова и с—я“ возникли из первоначально небольших единоличных предприятий и, руководимые опытными судоходными деятелями—Иваном Федоровичем Скрепинским и Иваном Матвеевичем Лбовым, развились главным образом на перевозке нефти. К концу 90 годов они располагали уже—первый дом 7 пароходами, общей мощностью в 361 номин. силу, и второй 5 пароходами, в 235 номин. сил. В 1900 г. оба предприятия вошли в состав о-ва „Волга“.

Более мелкие коллективные образования можно указать следующие:

а) Торговый дом „А. И. Кабатова с с—ми“, руководимый старшим сыном Василием Алексеевичем Кабатовым, имел в Казани довольно крупное кожевенное и кошемное дело, а затем завел пароходство на Волге и Каме. С течением времени он располагал несколькими буксирными пароходами, число которых доходило до 5—6 и больше, и, кроме того, несколькими мелкими винтовыми пассажирскими баркасами, работавшими в арендном содержании у Казанского округа п. с. для служебных разъездов.

б) Торговый дом „М. И. Шипов и К^о“, руководимый упомянутым выше старым судоходным деятелем Михаилом Ивановичем Шиповым и образованный после ликвидации о-ва „Дружина“, располагал в начале десятилетия 7 буксирными и товарными пароходами, среди которых 3 заднеколесными „новинками“, общей мощностью в 1.020 номин. сил, а к 1900 году 4 буксирными пароходами, общей мощностью около 300 номин. сил, работавшими между Рыбинском и Астраханью.

в) Торговый дом „А. А. Волкова с с—ми“, образованный из единоличного предприятия И. С. Волкова, работавшего главным образом на верхней Волге и Шексне, и руководимый старшим сыном основателя фирмы Николаем Ивановичем Волковым, к концу 90 годов владел 5 буксирными пароходами, общей мощностью в 300 слишком номин. сил, плававшими по Волге до Астрахани, Каме до Усолья и Шексне до Буркова.

г) Т-во Добровых и Набгольц, владелец довольно большого механического завода в Нижнем-Новгороде, имело в 90 годах 3 буксирных парохода—2 по 70 и 1 в 80 номин. сил, плававшие от Рыбинска до Астрахани.

д) Торговый дом „И. В. Александрова наследники“, крупный пивоваренный заводчик в г. Слободском, Вятской губ., в конце 90-годов построил 2 парохода, но уже к навигации 1900 г. выпустил еще 2 новых и в то же время вступил в компанию с вятскими судоходными „тузами“ Булычевым и Тырышкиным, объединившись для совместной работы.

е) Торговый дом „Я. Е. Небогатикова сыновья“ в г. Нолинске, той же Вятской губ., торговая фирма, приобретшая первоначально один буксирный пароход („Нолинск“, б. „Мелекес“, 35 номин. сил, постройки 1896), в последующее время увеличила свой флот до 3 пароходов и 20 слишком непаровых судов.

ж) Торговый дом „Н. Ф. Гладков и К^о“, владелец судоремонтной мастерской в г. Муроме, работавший на р. Оке, от Рязани до

Нижегород, 5 небольшими пароходами (3 тов.-пассаж., 1 букс.-пасс. и 1 букс.), общей мощностью в 168 номин. сил.

з) Наконец, т-во Сухарева и Фонталова по р. Оке, возникшее в 1896 г. в связи с оживлением перевозок на всероссийскую выставку в Нижнем Новгороде.

Из единоличных пароходств, получивших начало в 90 годах, можно отметить довольно большое дело бр. Жеребцовых, работавших на верхней Волге и системах, и пароходства Кожебаткина, бр. Ляховых и Сироткина на коренной Волге.

Как судоходное предприятие, фирма Жеребцовых возникла еще в 40 гг., когда она начала работать 15—16 небольшими полудками, грузоподъемностью по 14—16 тыс. пуд., на р. Шексне до Белоозера. С открытием Белозерского канала Жеребцовы стали

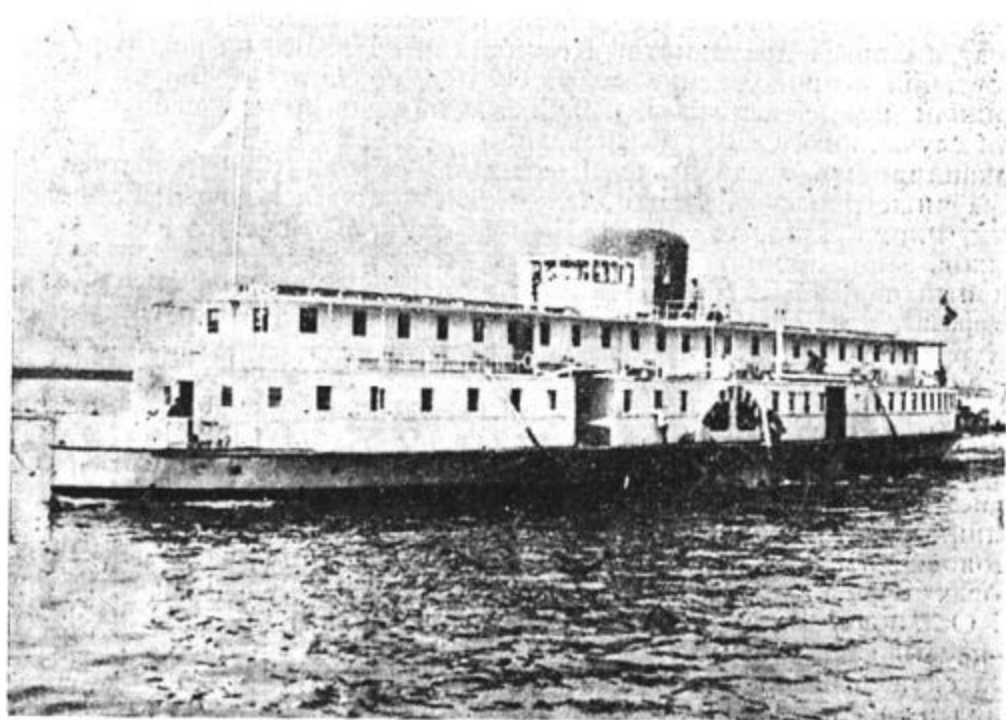


Рис. 173. Пароход „Зарубин“.

строить суда емкостью до 22 тыс. пуд. и распространили свою деятельность по всей системе. С середины 80-годов у них явились баржи до 32 саж. длины, грузоподъемностью до 50 тыс. пуд. Наконец, с 1890 года фирма завела свои первые пароходы, а в начале XX в. разделилась на два предприятия: Андрея Ивановича Жеребцова и торговый дом „Бр. В. и Н. Жеребцовы“, из коих первый имел в 1914 г. 3 буксирных парохода и около 50 различных непаровых судов, а торговый дом 5 пароходов и свыше 100 непаровых судов.

Фирма Кожебаткина была очень интересна по судьбе своего владельца.

Мелетий Яковлевич Кожебаткин начал свою карьеру в Астрахани в качестве профессионала-фотографа; затем, переехав на жительство в Васильсурск, занялся торговлей дровами и одновременно взял должность управляющего судоходным делом в „Т-ве алатырских водяных и паровых мельниц“ Попова. Из Васильсурска он (в 80 гг.) переселился в Нижний-Новгород, где открыл ссудную кассу и, наконец, купил у Кашина свой первый пароход—„Марусю“, переименовав его в „Патриота“. К середине 90-годов Кожебаткин был уже крупным судопромышленником на Волге, располагая флотом из 14 буксирных пароходов и до 60 баржей. Благодаря ловкости и делечеству (не всегда даже вполне безукоризненного свойства), неизбежный успех сопутствовал ему во всех начинаниях; в дело были вложены очень большие средства. Однако цветущая пора предприятия продолжалась недолго, и вследствие отсутствия запасного капитала (обычное несчастье пароходчиков на Волге) оно пошатнулось при первой же серьезной неудаче: мелководный 1897 г. сразу подорвал предприятие Кожебаткина. Правда, он еще боролся с судьбой в продолжение целых 10 лет, но за это время на Волгу пришли новые капиталы, и борьба с ними оказалась непосильной для случайного, слабо обеспеченного предприятия. Дело пришлось ликвидировать, а сам владелец его занял скромную должность маклера нижегородской биржи, на которой и оставался до своей смерти.

Фирма Ляховых возникла в 1895 г., когда Андрей Афанасьевич Ляхов, занимавшийся маслобойным делом, завел небольшой буксирный пароход „Павел Ляхов“ с железным корпусом и машиной Сопрошд, мощностью в 35 номин. сил, постройки самарского завода Журавлева. К концу десятилетия пароходство Ляхова, перешедшее к двум его сыновьям—Павлу и Николаю Андреевичам, развилось уже в довольно крупное предприятие, располагавшее 5 буксирными пароходами, мощностью от 60 до 120 номин. сил.

Дмитрий Васильевич Сироткин, сыгравший выдающуюся роль в истории развития волжского судоходства и явившийся, вообще, одним из крупнейших общественных деятелей дореволюционного Поволжья, попал на Волгу подростком и выступил здесь на первых порах очень скромно. Отец его, Василий Иванович, крестьянин д. Остапова, Балахнинского уезда, Нижегородской губ., на ряду с крестьянством занимался торговлей щепным и горянским товаром. Он скупал зимой изделия местных кустарей и ранней весной сплавлял их на небольших судах в низовые пункты Поволжья—Дубовку, Царицын и Астрахань, где вместе с товаром продавал и свои суда. В одну из таких поездок он купил в Саратове старую паровую машину (работавшую, как рассказывают волгари, сначала на каком-то кирпичном, а затем на маслобойном заводе), привез ее к себе домой и здесь построил хозяйственным способом деревянный товаро-пассажирский пароход, назвав его в память своих хлопот и стараний „Многострадальный“. Однако кое-как сколоченное судно начало работать с большим успехом и в несколько лет окупило себя, так что владелец даже переименовал его из „Многострадального“ в „Оправданный“, а затем, записавшись в купцы и переехав на жительство в Нижний-Новгород, завел и другой пароход, названный в память 19 февраля 1861 г. „Воля“.

На этом последнем пароходе и появился впервые молодой Сироткин, окончивший к тому времени начальную школу и выполнявший на судне во время поездок с отцом самые разнообразные работы вплоть до обязанностей поваренка. В 1873 г. семью Сирот-

киных постиг тяжелый удар: старший сын Василия Ивановича Викул, бывший деятельным помощником отцу, утонул во время аварии на одном из самолетских пароходов. Катастрофа тяжело поразила старика Сироткина, и, может быть, в связи с этим дела его пошатнулись,— в 1882 г. он уже не мог оплатить заказанного на Сормовском заводе нового парохода „Граф Игнатъев“ и вынужден был тотчас по выпуске судна с завода сдать его в аренду о-ву „Дружина“, уплачивая долг заводу арендными суммами.

Видя начавшееся разрушение хозяйства, Д. В. Сироткин, достигший к тому времени 25 лет и уже „ходивший командиром“ на „Воле“, выделился от отца и перешел на службу к своему тестю—старому волгарю Козьме Сидоровичу Четвергову, а затем, с помощью последнего, начал и самостоятельное дело. В 1895 г. он завел свой первый

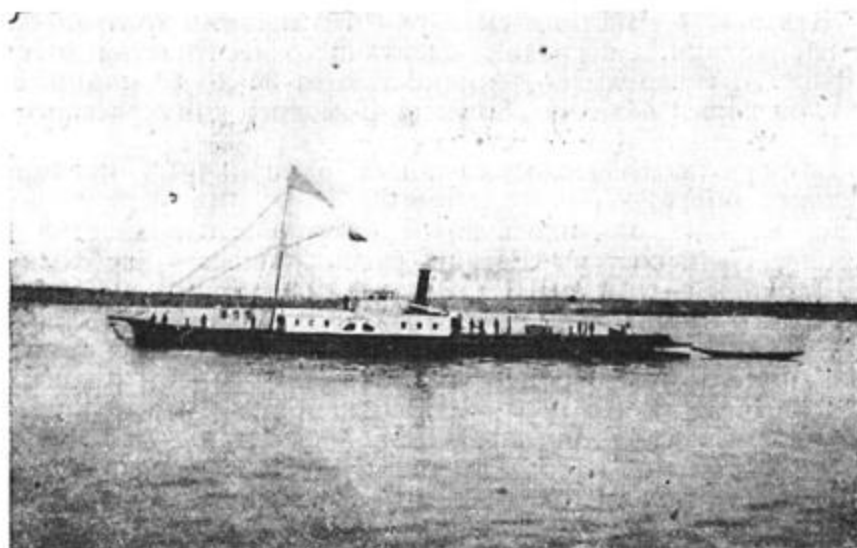


Рис. 174. Пароход „Воля“ Д. В. Сироткина.

(буксирный) пароход, размерами в $190' \times 27'6'' \times 10'6''$, с железным корпусом и машиной четверного расширения в 140 ном. (500 индик.) сил, назвав его, в память старого отцовского парохода, на котором он некогда начал работать, „Воля“ (см. рис. 174). В то же время молодой предприниматель усиленно занялся самообразованием, подводя прочный теоретический фундамент своему богатому практическому опыту и природной сметке. Вскоре он сумел чрезвычайно удачно приобрести в собственность довольно крупное нефтетранспортное дело Шибаева¹⁾ и сразу выдвинулся, как в высшей степени умный и энергичный работник, в руках которого настолько спорилось всякое дело, что волгари прозвали его „счастливым“, уверяя, что его всюду сопровождает неизменная „удача“.

Кроме вышеназванных предприятий, можно еще указать на пароходства: а) Егора Матвеевича Лобанова в Вольске, имевшего первоначально 2 буксирных парохода, в 60 и 80 сил, а позднее

¹⁾ По судовой переписи 1900 г. у т-ва „С. М. Шибаев и К^о“ значилось 4 буксирн. парохода мощностью—один в 120 номин. сил, два по 100 сил и один в 60 сил.

(в 900 г.) доведшего свой флот до 4 пароходов; б) Андрея Дмитриевича Ключкина, крестьянина д. Абрашкина, Костромской губ., располагавшего к началу 900-х годов 4 буксирными пароходами и непаровым флотом до 15 хлебных баржей; в) Всеволожских, позднее кн. С. Е. Львова, наследников Всев. Андр. Всеволожского, владельца Пожевского завода и строителя первых пароходов на Волге, имевших 3, а в последующее время 4, буксирных парохода и до 30 непаровых судов—баржей и шитиков—для плавания по Каме и Волге; г) М. А. Казанова в Астрахани, владевшего также 5 небольшими буксирными пароходами, мощностью от 15 до 55 сил, работавших преимущественно в низовьях Волги; д) П. М. Морозова в Нижнем-Новгороде, в 90-х гг. имевшего 1 буксирный пароход в 120 номин. сил., а позднее развившего свой флот до 5 пароходов, общей мощностью более 500 номин. сил. и до 30 слишком больших волжских баржей; е) И. К. Савина в с. Нижнем Услоне близ Казани, начавшего работать в 90 гг. между Казанью и Чистополем двумя небольшими товаропассажирскими пароходами, а к середине следующего десятилетия доведшего свой флот до 6 пароходов, мощностью от 35 до 50 номин. сил., — в 1913 г. он вошел в состав „Волжско-Камского коммерческого пароходства“.

Возникло также несколько новых единоличных предприятий на притоках Волги.

Так, на Оке появилось новое буксирное пароходство Ивана Андреевича Салтыкова из Рязани, располагавшее 4 пароходами, из коих 1 крупный—„Андрей Салтыков“, в 150 номин. сил, постройки Коломенского завода 1898 г.,—плавал и по Волге, от Рыбинска до Казани, а 3 остальных, мощностью от 40 до 50 сил, исключительно по Оке до Коломны. Кроме того, выше по Оке—до Калуги начал работать сначала 3, а с 1900 года 4 буксирными пароходами, мощностью от 35 до 58 номин. сил, С. М. Малевский.

Пароходство Салтыкова в 900 г. завело и непаровой флот, состав которого доходил до 40 слишком гусян.

На р. Костроме появилось в 90 гг. пароходство костромского купца Григория Александровича Набатова с 3 небольшими пассажирскими пароходами („Мария“, „Ваня“ и „Саша“) мощностью в 40, 30 и 15 сил, плававшими до г. Буя и спускавшимися отсюда до Костромы, Нижнего-Новгорода и даже Царицына. Все 3 парохода были постройки 90-х годов. В 1900 г. Набатов объединился с несколькими торговцами с. Красного, образовав т-во на вере под названием „Красносельско-Костромского пароходства по р. Шексне“.

Наконец, на Унже возникло новое пароходство Н. Н. Немкова, имевшее в начале также 3 парохода (1 пассаж., 1 товаро-пассаж. и 1 букс.—пассаж.), мощностью от 12 до 40 сил, а позднее доведшее свой флот до 6 пароходов, плававших, помимо Унжи, и по Волге до Нижнего-Новгорода.

Из старых пароходных предприятий в 90 гг. сильно выдвинулось о-во „Самолет“, занявшее уже в середине десятилетия первое место на Волге по количеству своих паровых судов, а к концу десятилетия обладавшее совершенно обновленным флотом для плеса Нижний—Астрахань. Состав его паровых судов достигал в 1893 г. 33 единиц общей мощностью в 3.437 номин. сил, в 1894 г. выражался в 30 пароходов и в 1900 г. в 35 пароходов общей мощностью в 3.792 номин. силы. В течение рассматриваемого десятилетия о-во построило 7 больших пасса-

жирских пароходов типа „Пушкина“ „Владимир Ратьков-Рожнов“ (в зиму 1889—90 гг.,—см. рис. 175), „Граф Лев Толстой“ (в 1890 г.), „Александр Грибоедов“ (в зиму 1894—95 гг.), „Гончаров“ (в зиму 1895—96 гг.), „Достоевский“ (в 1896 г.), „Геннадий Ратьков-Рожнов“ (в зиму 1897—98 гг.) и „Островский“ (в 1898 г.)¹⁾; 4 парохода для плеса Рыбинск—Нижний: „Князь Михаил Тверской“ (1894—95 гг.), „Князь Скопин-Шуйский“ (б. „Салтыков-Щедрин“, 1890—1898 гг.), „Князь Юрий Суздальский“ (1896—97 гг.) и „Князь Федор Ярославский“ (1899—1900 гг.) и, наконец, 3 более мелких товаро-пассажирских парохода для верхового плеса Тверь—Рыбинск. Ряд старых пароходов был капитальным образом отремонтирован.—Дабы выполнить все это крупное строительство, о-во 30 марта 1890 г.

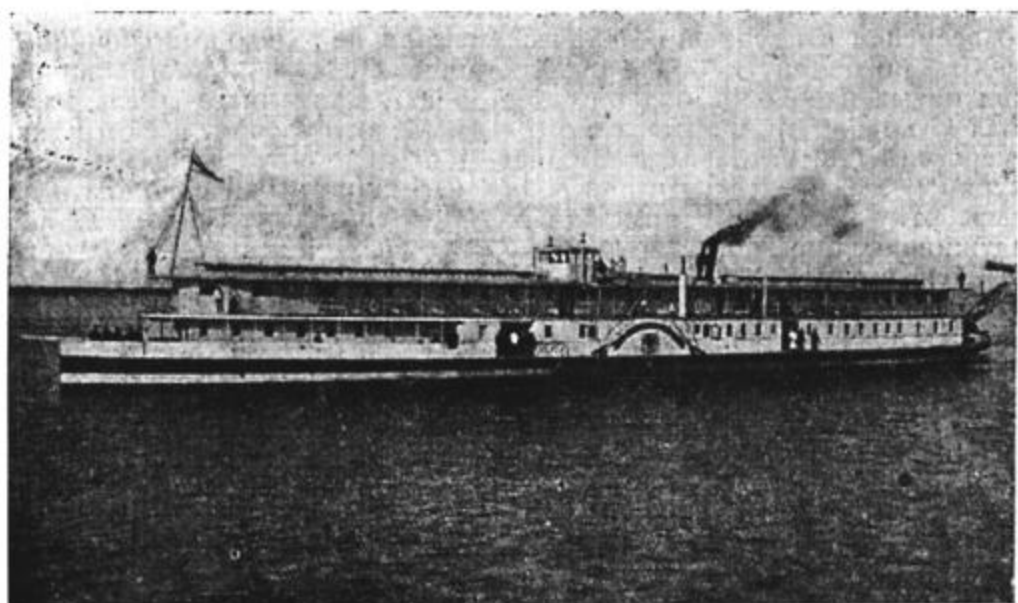


Рис. 175. Пассаж. пароход „Владимир Ратьков-Рожнов“ о-ва „Самолет“.

испросило себе разрешение на выпуск второго облигационного займа, который и был ему разрешен на сумму 369.750 руб.²⁾

Рядом с „Самолетом“ по успешности и размаху своей работы стояло о-во „Кавказ и Меркурий“, хотя несколько и уступавшее „Самолету“ по количеству пароходов, которых у него было в 1894 г. 28 (16 пассажирских и 12 товаро-пассажирских), но даже превосходившее его по общей мощности своего флота, обладавшего 3.586 номин. силами. В течение 90-х годов о-во построило (на собственных мастерских в Спасском затоне) 3 новых парохода для низового плеса: пассажирский „Вел. княжна Ольга Николаевна“ (1896 г.), размерами в 265' × 30' × 9' 6", и товаро-пассажирские (типа „Владимира Мономаха“ и „Святослава“) „Импер. Екатерина II“ (1897 г.), в 280' × 35' × 8' 3", и „Вел. княг. Ксения“ (также 1897 г.) в 280' × 35' ×

¹⁾ О стоимости постройки в то время пароходов можно судить по тому, что большие пароходы о-ва „Самолет“ обошлись ему в среднем около 200.000 р. каждый. Самый дорогой из них „Гр. Лев Толстой“ встал в 219.864 р. 23 коп.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. X., № 6688.

× 10'1" (см. рис, 176), все три с машинами Compound, мощностью в 225, 130 и 175 номин. сил. Кроме того, был построен (в том же 1897 г.) на заводе Журавлева в Рыбинске 1 буксирный пароход— „Начальник“, впоследствии „Александр Эльфсберг“, в 182' × 23', с машиной тройного расширения в 100 номин. сил, и заново перестроены (в 1890 и 1891 гг.) в своих мастерских пассажирские „Константин Кауфман“, „Цесаревна Мария“ и „Цесаревич Николай“ и буксирный „Купец“. В целом ряде старых пароходов были смелены котлы.—В навигацию 1900 г. у о-ва было уже 32 парохода, из коих 6 пассажирских, 10 товаро-пассажирских, 2 буксиро-пассажирских, 13 буксирных и 1 служебный, общей мощностью в 3.987 номинальных сил.

Немалой заслугой общества являлась образцовая постройка его судоремонтных мастерских (в Спасском затоне), превратившихся со временем в крупный механический завод, не только выполнявший работы по ремонту, сборке и перестройке судов, но и построивший ряд новых пароходов больших достоинств, в том числе „Фельдмаршал Суворов“ и др. для самого о-ва. Между прочим, в 1896 г. на всероссийской выставке в Нижнем-Новгороде о-ву „Кавказ и Меркурий“—„за прекрасную постройку пассажирских пароходов и за выработку хороших и практичных типов грузовых пароходов, послуживших образцом для других пароходных обществ“,—была присуждена высшая награда—право изображения на судах государственного герба ¹⁾.

Основной капитал о-ва, в ноябре 1889 г. увеличенный на 500.000 р., ²⁾ в 1895 г. был доведен до 5.625.000 руб. (22.500 акций по 250 р. ³⁾).

Финансовое положение обществ „Самолет“ и „Кавказ и Меркурий“ было настолько устойчиво, что даже в наиболее тяжелый 1891 год, закончив свои операции с хорошей прибылью, они выдали акционерам дивиденд—„Самолет“ в сумме 50.000 руб., по 10 руб. на акцию, и „Кавказ и Меркурий“ 400.000 руб., по 20 р. на акцию ⁴⁾).

Очень сильно увеличило и улучшило свой флот в 90 гг. и „О-во по Волге“. Еще в 80 гг. оно произвело ряд капитальных ремонтов судов, некоторые переделав заново (см., напр., пароходы „Государь“ и „Государыня“ на рис. 177 и 178), на других сменив котлы (на 7 пароходах) и машины (на 2 пароходах), но всех этих мероприятий оказалось недостаточно для поддержания успеха работы и былой славы предприятия, почему с начала 90-х годов оно предприняло, по примеру „Самолета“, систематическое обновление своего флота.

К сожалению, первый шаг в этом направлении оказался не вполне удачным для о-ва. В 1891 г. оно выпустило в плавание два первых новых парохода—„Боярин“ и „Боярыня“, построенные на Мотовилихинском заводе в Перми. Совершенно однотипные суда, размерами в 285' × 54' × 9' 4", с машинами тройного расширения большой мощности по (250 номин. и по 1.000 индик. сил), были роскошно отделаны, но оказались сравнительно малой грузоподъемности (не больше 12 тыс. пуд.) вследствие неудачного сконструирования

¹⁾ Краткий очерк деятельности о-ва „К. и М“, стр. 61.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, Т. IX, № 6.343.

³⁾ Там же, Т. XV, № 11443.

⁴⁾ Отчеты о-в „Самолет“ и „Кавказ и Меркурий“.

корпусов, с очень острыми образованиями носа и кормы, и в связи с этим коммерчески невыгодными (см. рис. 179). Оставшись недовольным постройкой, о-во перенесло свои последующие заказы в Сормовский завод, который и построил для него в течение 90-х годов 7 новых однотипных судов очень высокого достоинства. Это были пароходы низового плеса: „Император Николай II“ и „Императрица Александра“, размерами в $280' \times 30'6'' \times 10'9''$ и грузоподъемностью по 22 тыс. пуд., с машинами—первый четверного и второй тройного расширения, мощностью по 250 номин. и по 1.000 индик. сил, выпуска 1896 г. (см. рис. 180), (новые) „Царь“ и „Царица“, в $265' \times 30' \times 10'8''$ и $10'6''$, с машинами тройного расширения по 250 номин. и 900 индик. сил, поднимавшие до 18 тыс. пуд. (см. рис. 181).

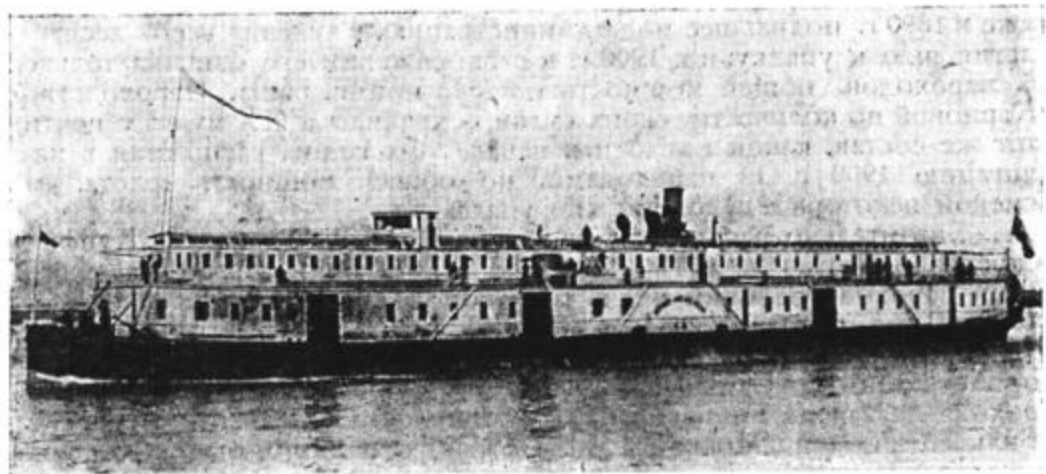


Рис. 176. Товаро-пассажирский пароход „Вел. кв. Ксения“ о-ва „Кавказ и Меркурий“.

„Князь“ и „Княгиня“ и (новая) „Императрица“, одинаковых размеров, мощности и грузоподъемности с первыми,—все 5 судов постройки 1899 года.

Наряду с тем о-во продолжало и улучшение старых пароходов, сменив в течение десятилетия на 6 из них котлы и на 1, кроме того, машину.

Общий состав флота о-ва, располагавшего исключительно крупными судами для низового плеса Волги, выражался к 1900 г. в 23 единицы, общая мощность его достигала огромной цифры — 4.235 номин. сил, превосходя таким образом флот „Самолета“ и „Кавказа и Меркурия“.

Нелишне добавить, что одновременно с обновлением речного флота, „О-во по Волге“ решило распространить свою деятельность и на Каспийское море, на что, по особому ходатайству, и получило разрешение в 1891 г. ¹⁾ но,—очевидно, по финансовым соображениям, — не смогло осуществить свое намерение. Положение его

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, Т. XI, № 7427.

к концу десятилетия, вообще, пошатнулось, — в связи с форсированным обновлением флота пришлось тронуть основной капитал, и в конце концов большинство акций о-ва перешло в чужие руки. В 1897 и 1898 гг. их скупил сравнительно задешево (по 62 р. за акцию) сарапульский купец Иван Алексеевич Шитов, к которому фактически и перешло предприятие О-ва.

За тремя названными обществами следовали по размерам своего флота в начале 90 гг.: пароходство Ольги Петровны Карповой (наследницы Курбатова)—с 15 пароходами в 1.935 номин. сил, о-во „Дружина“—с 19 пароходами в 1.832 номин. силы; пароходство Зевеке—с 11 пароходами в 1.405 номин. сил и т. д.

Надо заметить, что к концу десятилетия все 3 последние предприятия претерпели очень значительные изменения, в конце концов приведшие их к ликвидации дела.

О пароходстве Зевеке мы уже говорили выше. О-во „Дружина“, уже в 1890 г. подпагшее под администрацию, в течение всего десятилетия шло к упадку, и к 1900 г. в распоряжении его осталось только 5 пароходов, общей мощностью в 543 номин. силы. Пароходство Карповой по количеству своих судов сохранило к XX-му веку почти тот же состав, какой имело и в начале 90-х годов, располагая в навигацию 1900 г. 14 пароходами, но общая мощность флота, за сменой некоторых судов, сильно упала.

Значительно расширило свои операции в 90-х годах „Купеческое пароходство“: в 1891 г. бр. Польские купили товаро-пассажирский пароход „Великий князь“, грузоподъемностью в 5.000 пуд., в 1892 г. два парохода торгового дома Бр. Якимовых „Реалист“ и „Академист“, и с помощью их пароходство продлило свою линию от Астрахани до Самары. В 1893 г. были построены два новых парохода на заводе Гильдебрандта и Минклейта в Вольске—„Андрей“ Гильдебрандта и „Москвич“ бр. Польских, и линия была продлена уже до Симбирска. В 1896 г. на том же заводе Гильдебрандта выстроены еще два парохода (американского типа)—„Борис“ Дашковско-го и Исакова и „Скворцов“ Скворцова и Прянишникова, грузоподъемностью по 10.000 пуд. каждый. В следующем 1897 г. прибавились новые пароходы американского типа—„Гильдебрандт“ Гильдебрандта, „Купец“ Ив. Ник. Польского, построенные на самарском заводе Журавлева, и „Ярославна“ В. В. Крылова и П. М. Михайлова, построенный у Любимова в Перми, грузоподъемностью первый пароход в 12.000 пуд., а два остальные по 17.000 пуд. Наконец, в 1898 г., соединившись с пароходо-владельцами Кунгиными, имевшими пароход „Братья Кунгины“ (постройки 1874 г. на заводе Гакса в Кунгуре), „Купеческое пароходство“ открыло беспересадочное сообщение между Астраханью и Казанью. В том же 1898 г., приобретя все судоходное дело бр. Польских, в состав компании „Купеческого пароходства“ вошел Павел Михайлович Репин, с именем которого связано все дальнейшее развитие предприятия, где он вскоре же занял пост директора-распорядителя.

В крупное предприятие выросло также пароходство Кашина, распространившее свою деятельность на Волгу от Рыбинска до Казани и на Каму до Перми. Флот его увеличивался и улучшался. В 1892 г. „Михаил Кашин“ был переделан на американский тип с переименованием в, просто, „Кашина“; в 1894 г. построен (хозяйственным способом в Люлеховском затоне) новый американский пароход „Анна“, 259' × 30' × 10', с машиной Compound в 170 номин. сил; в 1896 г., уже по смерти основателя предприятия

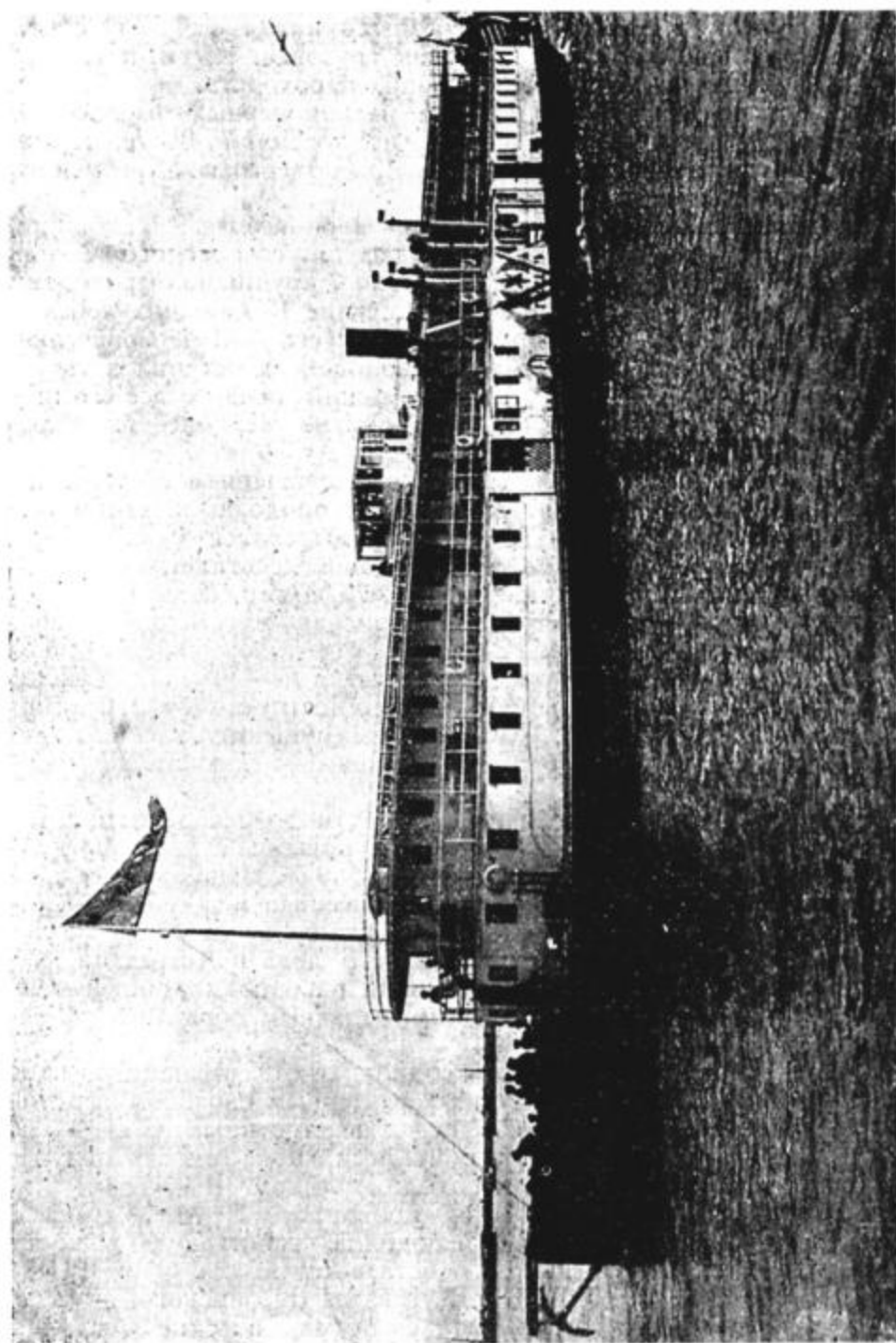


Рис. 177. Пассаж. пароход „Государь“ (переделан.) „О-ва по Волге“.

М. М. Кашина, выстроен (на Воткинском казенном заводе) однотипный пароход „Мария“, 257' × 30' × 10', с машиной в 150 номин. сил. Общий состав флота к 1900 году достиг 9 пароходов (2 пассаж., 5 тов.-пассаж., 1 букс.-тов.-пассаж. и 1 букс.-пассаж.), общей мощностью в 920 номин. сил. Пароходы предприятия работали с полной нагрузкой, так как таксы его, как грузовая, так и пассажирская, были ниже всех других больших пароходств.

Кроме пароходства Кашина, из неакционерных пароходных предприятий, выдвинувшихся в 90 гг. на коренной Волге, можно отметить еще пароходства: Чернебова, бр. Четверговых, Яргомского, бар. Дельвига, Экмана и Куликова.

Пароходство Якова Степановича Чернебова, крестьянина д. Абрашкина, Нижегородской губ., позднее нижегородского 1-й гильдии купца, к началу 900 годов располагало 7 крупными пароходами, общей мощностью в 860 номин. сил, и свыше 15 больших деревянных баржей. Главным предметом перевозки его был первоначально хлеб, а потом нефть. В 90 гг. в дело Чернебова вступил зять его Петр Александрович Рукин, унаследовавший позднее все его имущество. В 900 годах судоходное предприятие Чернебова вошло в состав акционерного о-ва „Волга“.

Старая судоходная семья Четверговых с течением времени разделилась на несколько домов, которые все продолжали заниматься судоходством. Из них в 90 гг. наиболее выделился Семен Сидорович Четвергов старший, работавший в конце десятилетия 5 буксирными пароходами, общей мощностью в 573 номин. силы.

Нижегородский купец Петр Дмитриевич Яргомский и барон Дмитрий Николаевич Дельвиг (в середине 90-х годов нижегородский городской голова) имели в конце десятилетия по 4 крупных буксирных парохода почти одинаковой общей мощности—в 475 и 460 номин. сил. Перевозки Яргомского были по преимуществу хлебные (для которых он имел свыше 20 баржей), Дельвига—исключительно нефтяные.

Позднее Яргомский увеличил свой флот до 5 пароходов.

Ф. И. Экман располагал также 4 паровыми судами, из коих одно была шхуна „Нансен“, в 110'8" × 21' × 9'6", с двумя машинами Compound мощностью в 120 номин. сил, плававшая между Рыбинском и 12' рейдом, три остальные—буксирные пароходы от 40 до 60 сил.

Е. С. Куликов, содержатель плавучего дока в Астрахани, располагал к тому же времени 5 буксирными пароходами, общей мощностью в 255 номин. сил, работавшими главным образом в районе Астрахани и 12' рейда.

Наконец, можно упомянуть о неоднократно называвшихся нами выше заводчиках Журавлевых, с их характерным способом ведения судоходного дела—на переменных судах, выстроенных на своих заводах и эксплуатировавшихся строителями, пока их не покупал кто-нибудь из пароходчиков и пароходных фирм. В 90 годах этот характерный признак особенно резко проявился у П. М. Журавлева (самарского), у которого все 7 пароходов, работавших в конце десятилетия, были построены на собственном заводе (1 в 1896 г., 3 в 1898 и 3 в 1899 гг.). У М. Н. Журавлева (рыбинского) из 11 пароходов навигации 99-го года 4 были выстроены в конце 90-х годов.

На Каме в начале десятилетия первенствующее место занимало пароходство бр. Каменских, преобразованное в 1871 г. в торговый дом „Ф. и Г. бр. Каменские“ и располагавшее 16 пароходами, общей мощностью в 1.668 номин. сил, и рядом непаровых судов—баржей

и дебаркадеров. Но флот его был уже довольно устарелый и требовал обновления. В середине 90-х годов предприятие решило было улучшить его путем перестройки однодечных пассажирских пароходов на американские, однако этот опыт оказался неудачным: пере-

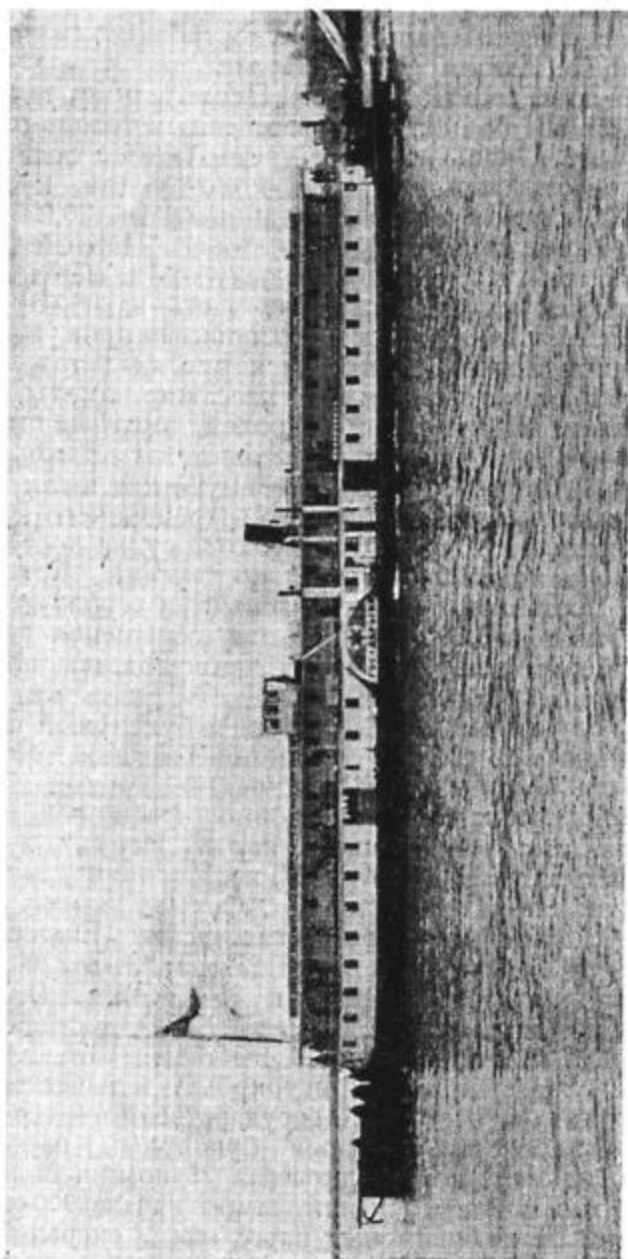


Рис. 178. Пассаж. пароход „Государыня“ (переделан.) „О-ва по Волге“.

строенные пароходы, при большом потреблении топлива, поднимали мало груза и пассажирские помещения их не отличались особенными удобствами. Одним из лучших среди них был „Григорий“ (см. рис. 182), но и он позднее был заменен другим, одноименным пароходом, выстроенным на Сормовском заводе.—Убедившись в

неудаче, пароходство решило приступить к полному обновлению своего пассажирского флота, которое и осуществило в следующее десятилетие.

К концу 90-х годов на Каме очень выдвинулось пароходство Любимовых, построившее в течение десятилетия 7 новых пароходов (2 тов.-пассаж., 1 пассаж. и 4 буксирн.), при чем все они, представлявшие лучшие образцы парового судостроения, были сделаны на собственном заводе Любимовых в Перми.

Первым из этих пароходов был „Пермь“, построенный в 1894 г. и являвшийся самым большим и совершенным товаро-пассажирским пароходом на Каме. Очень красивое трехэтажное судно, тщательно выдержанное во всех деталях своей конструкции, имело размеры в $260' \times 27' \times 10'$, с трюмами, рассчитанными на 20.000 пуд. груза, и с классными помещениями на 600 человек. Первый класс, расположенный в носовой части на обеих палубах (на верхней гостинная и каюты, на нижней столовая и также часть кают), представлял из себя последнее слово по удобствам для пассажиров. Второй, расположенный в одном верхнем этаже на корме, был тоже оборудован прекрасно. В третьем классе каждый пассажир имел особую койку, в четвертом были общие нары. Пароход имел машину тройного расширения с парораспределителем системы Джоя, мощностью в 150 номин. (600 индик.) сил, построенную, как и сам пароход, под руководством инженера Теньчинского, перешедшего к Любимовым с Мотовилихинского завода. Скорость хода судна достигала 19 верст в час против течения и 25—26 верст по течению. Как новинка, на пароходе был поставлен так называемый „боевой“ электрический фонарь силою света в 8.000 свечей—для освещения как самого парохода, так и берега реки, во время производства ночных грузовых работ (см. рис. 183).

В том же году фирмой был выпущен буксирный пароход „Пермяк“, размерами в $201'2'' \times 25' \times 9'$, с машиной Compound в 100 номин. сил.

В 1895 были построены: пассажирский пароход „Кама“, размерами в $267' \times 28' \times 10'3''$, с машиной тройного расширения в 200 номин. сил, отделанный так же роскошно, как и „Пермь“, и буксирные—„Братья Любимовы“, в $214' \times 28' \times 9'6''$, и „Москвич“, таких же размеров и мощности, как „Пермяк“.

В 1896 г. выпущены: товаро-пассажирский „Екатеринбург“, еще более крупный и совершенный, чем „Пермь“,—в $270' \times 28' \times 10'6''$, с машиной тройного расширения в 250 номин. (1.000 индикат) сил с парораспределителем Джоя (см. рис. 184), доставивший фирме высшую награду на всероссийской выставке 1896 г. в Нижнем-Новгороде (где „Екатеринбург“ фигурировал в качестве экспоната)—право изображения на пароходах государственного герба.

Наконец, в 1898 г. выстроен буксирный пароход „Боец“, в $160' \times 30' \times 5'6''$, с машиной Compound в 75 номин. сил.

Кроме того, в конце 90-х или самом начале 900-х годов пароходством были куплены буксирные пароходы „Генерал Куропаткин“, в $168' \times 22' \times 8'7''$, с машиной Compound в 90 номин. сил, и „Полковник“, переименованный в „Инженер-технолог“, в $150' \times 23'6'' \times 8'5\frac{1}{2}''$, с машиной тройного расширения в 70 номин. сил, постройки—первый 1898 г. на заводе Валенкова в Муроме и второй 1899 г. на Сортовском заводе.

С последними приобретениями флот Любимовых достиг крупной цифры около 20 паровых судов, общей мощностью до 2.300 номин. сил, и свыше 50 деревянных непаровых судов разных конструкций

и назначения. По мере выхода новых пароходов ряд старых прода-

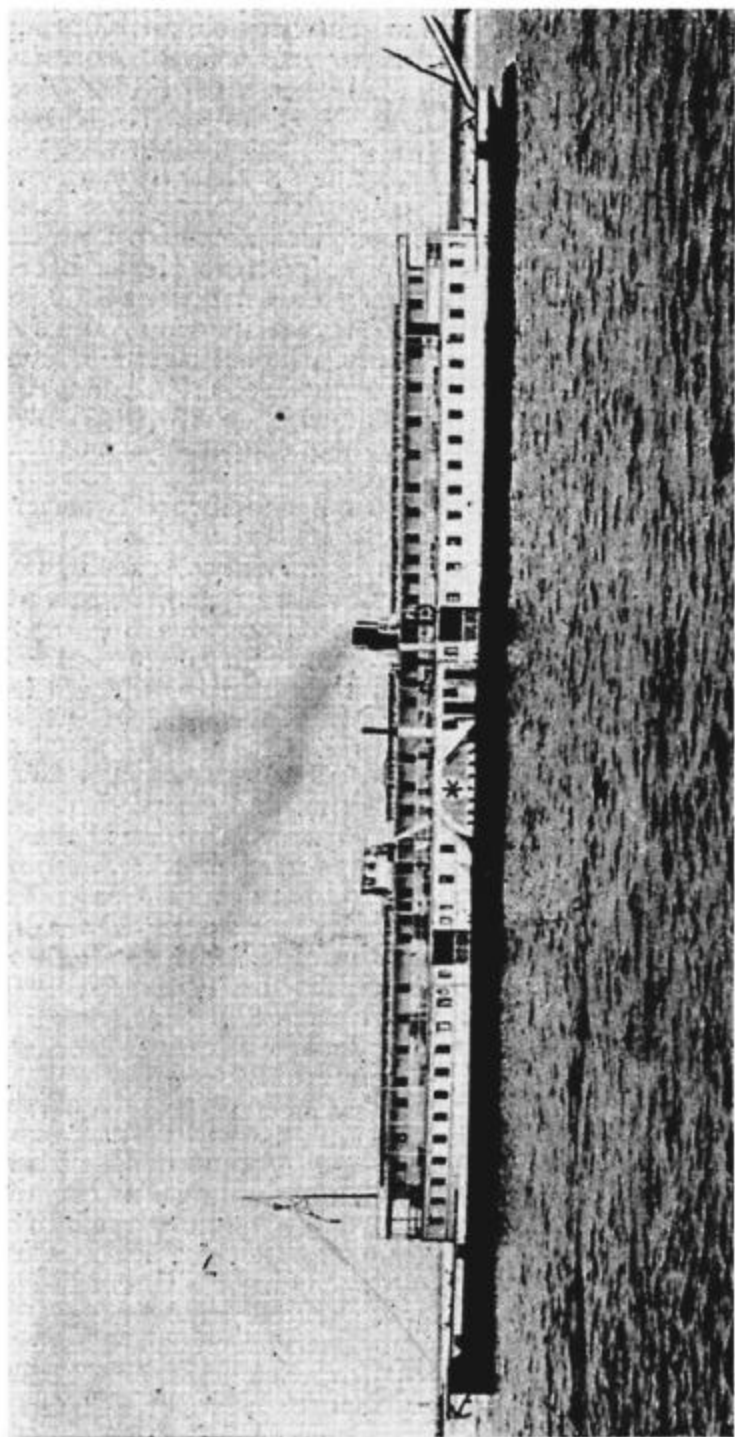


Рис. 179. Пассажирский пароход „Боярин“ „О-ва по Волге“.

вался, так что к навигации 1900 года предприятие располагало 14—15 пароходами, из которых 8 было постройки 90-х годов.

Из буксирных пароходств на Каме в 90 годах начало выдвигаться пароходство пермского 1-й гильдии купца и общественного деятеля Николая Васильевича Мешкова, в дальнейшем времени занявшее одно из первых мест среди камских судоходных предприятий. К концу десятилетия у Мешкова было уже 6 пароходов, среди которых „Медведь“ (198'×28'×8'6") и „Медвеженок“ (210'×27'×9'), постройки пермских пушечных заводов 1891 и 1893 гг., с машинами тройного расширения мощностью в 150 и 100 номин. сил, считались одними из лучших в волжском бассейне. В непаровом флоте Мешкова было свыше 50 крупных баржей.

Среди более мелких камских пароходств можно отметить: а) предприятие известного в свое время баржестроителя Ивана Васильевича Юрганова, имевшего к началу 900-х годов 4 парохода—3 буксирных, плававших по Волге от Рыбинска до Астрахани и по Каме до Перми, и 1 тов.-пассажирский, работавший в районе Пермь—Чердынь, и б) товаро-пассажирское пароходство между гг. Осой, Пермью и Кунгуром И. А. Зырянова, увеличившего свой флот до 5 судов, выстроив в 90 гг. два новых товаро-пассажирских парохода и один небольшой буксирный.

На Вятке продолжали развиваться предприятия Булычева и Тырышкина.

Пароходство Булычева в 80 гг. пыталось расширить район своей деятельности: так, в 1883 г. им была открыта линия Казань—Уфа, а в 1888 г. линия Васильсурск—Промзино по р. Суре. Но в конце концов было признано за лучшее ограничиться вятскими линиями и сообщением с Казанью и Нижним-Новгородом (в период ярмарки), чтоб не разбрасываться¹⁾. Это правильное решение дало возможность предприятию из года в год улучшать и увеличивать дело: в навигацию 1900 г. оно располагало уже 23 пароходами, из коих было 3 пассажирских, 9 товаро-пассажирских, 2 буксиро-товаро-пассажирских, 2 буксиро-пассажирских, 6 буксирных и 1 служебный, общей мощностью в 1.274 номин. силы. 12 пароходов были постройки 90-х годов (из них 3 на собственном заводе в затоне Иловатка) и 2 парохода выпуска 1900-го года (из них 1 на своем заводе). Среди вновь выстроенных судов были 3 американского типа, впервые появившиеся на р. Вятке. Лучшим из них был „Булычев“, 189'×21'×8', с машиной Compound в 60 ном. сил, поднимавший до 15.000 пуд. груза и 600 слишком челов. пассажиров, выстроенный (в 1896 г.) Сормовским заводом.

Я. Ф. Тырышкин к началу 900-х годов имел 12 пароходов,— 1 пассажирский, 1 товаро-пассажирский, 5 буксиро-пассажирских и 5 буксирных, общей мощностью в 720 номин. сил,—из них 7 постройки 90-х годов. Наиболее крупными и мощными были: буксирный „Яков Тырышкин“, 194'×27'×9'6", с машиной тройного расширения в 135 номин. сил, и пассажирский „Отец“, 200'×24'×8', с машиной Compound в 90 сил,—оба построенные Коломенским заводом.

На р. Белой в товаро-пассажирском пароходстве „царили“ Якимовы, но среди них уже началось разделение: в 90 гг. от торгового дома „А. В. Якимова с с-ми“ отделился старший сын Дмитрий Дмитриевич, предприятие которого, вскоре же перешедшее, за смертью владельца, к его жене Екатерине Васильевне под фирмой „Д. Д. Якимова и-ца“, в 1900-м г. состояло из 3 пароходов, в 100, 80 и 90 сил, из коих один выпуска 1892 г.

¹⁾ „Путеводитель Вятско-Волжского пароходства“ 1911 г., стр. 77.

У торгового дома к этому же времени было 8 товаро-пассажирских пароходов и 1 буксирный, общей мощностью в 691 номин. силу; среди них 3 постройки 90-х годов.

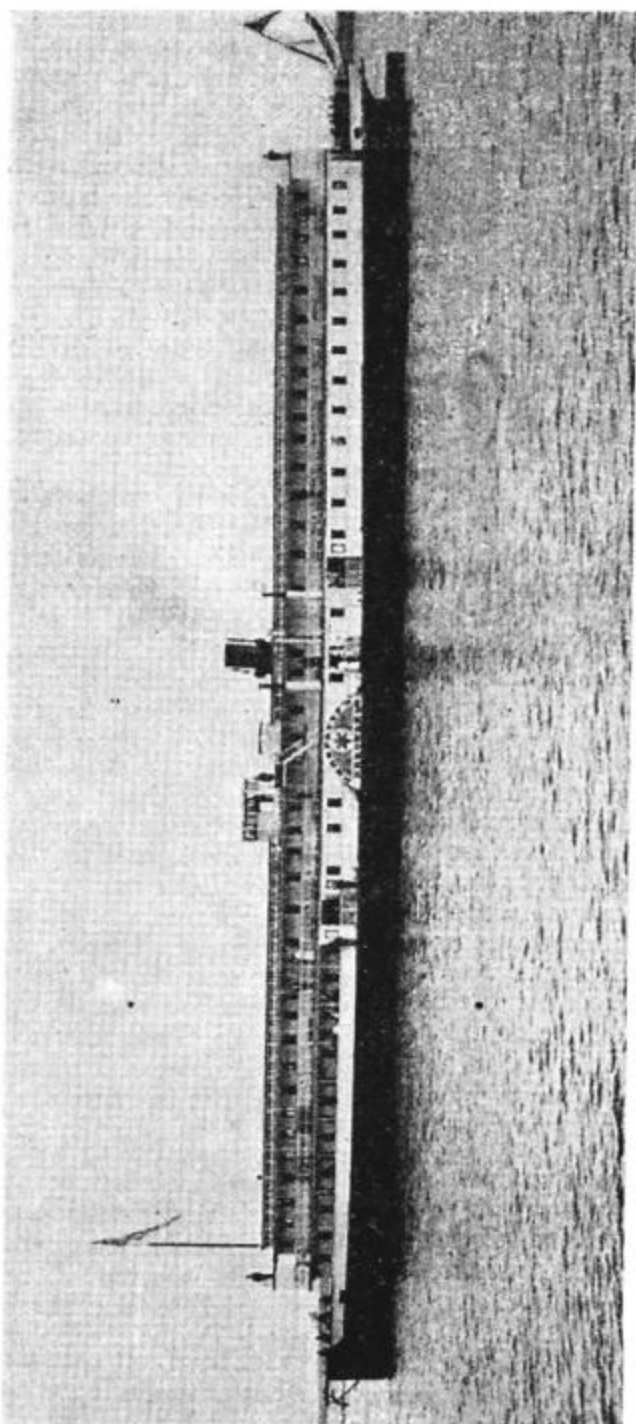


Рис. 180. Пассажирский пароход «Импер. Николай II» О-ва по Волге».

В буксирном пароходстве по р. Белой преобладающую роль играли Мешков и Стахеевы.

На Оке с успехом работало „Товарищество“, суда которого, после ряда исправлений и улучшений, были перестроены на американский тип со всеми новейшими достижениями, отличаясь от волжских пароходов разве только размерами (см. напр., рис. 185). Лучшими из них были пароходы Качкова, который в 1897 г., после смерти члена т-ва Штейерта, купил его пароход „Густав Струве“, а к концу 90 гг. имел уже 5 товаро-пассажирских судов, мощностью в 390 номин. сил (из них два—„Качков“ и „Дедушка Крылов“ построены в 90 гг., а третий—„Касимов“ заново переделан). Кроме Качкова, значительно усилился также флот Екатерины Петровны Бородачевой, наследовавшей умершему мужу своему, Алексею Яковлевичу, и располагавшей к концу 90-х годов 6 пароходами, общей мощностью в 298 номин. сил, из коих 3 (1 тов.-пасс. и 2 неболш. букс.) плавали по Оке от Рязани до Нижнего-Новгорода и 3 по Волге от Рыбинска до Казани в составе судов „Волжского товарищества“.

Помимо „Т-ва“ на Оке возникло новое пароходство наследников И. П. Попова (из Елатьмы), имевшее первое время всего один пароход, но во второй половине 900 годов располагавшее уже 9 пароходами, общей мощностью в 640 номин. сил, при чем некоторые из них, кроме Оки, плавали и по Волге и Каме.

По верхней Оке, от Каширы до Белева, держал пароходство И. К. Ципулин, имевший в конце десятилетия 7 мелких пароходов— 4 пассажирских, 1 служебный и 2 буксирных,—из которых последние спускались с возами даже до Нижнего-Новгорода. Кроме того, у Ципулина было до 10 непаровых судов (барок).

На р. Унже сильно развилось дело Ф. Е. Крепиша, у которого к концу 90-х годов было уже 8 товаро-пассажирских и буксиро-пассажирских пароходов,—правда, очень слабых по мощности: 4 от 5 до 16 номин. сил и 4 от 25 до 40 сил, но с успехом выполнявших работу на мелководной Унже, от Кологрива до Юрьевца на Волге и далее до Нижнего-Новгорода. Из 8 пароходов 6 были построены в 90 гг., и один в эти же годы заново отремонтирован.

Наконец, на Шексне и Мариинской системе широко развернули работу предприятия Конецкого и Милютиных.

Фирма Конецкого возникла еще в 60 гг., но вначале работала лишь непаровыми судами, плававшими между Петербургом и Рыбинском, преимущественно по Тихвинской системе. С устройством Мариинской системы движение судов перешло сюда. В конце рассматриваемого десятилетия предприятие располагало уже 8 буксирными пароходами, мощностью от 20 до 100 сил (вобщей совокупности 400 сил).

Пароходство Милютиных работало под двумя фирмами—Андрея Ивановича Милютина, обладавшего в конце 90-х годов 14 пароходами, общей мощностью в 862 номин. силы (из них 10 буксирных, 2 товаро-пассажирских, 1 буксиро-пассажирский и 1 небольшой пассажирский баркас), и товарищества „Милютины и Ко“, располагавшего 3 товаро-пассажирскими пароходами в 40, 60 и 70 сил.

Суда всех трех предприятий плавали частью и по Волге, до Астрахани; пароходы А. И. Милютина, кроме того, по Свири и Каме, а пароходы Конецкого, помимо Волги и Камы, заходили и на Оку.

Надо однако сказать, что пароходство А. И. Милютина, составленное в большинстве из старых судов разнородных типов и мощности (от 20 до 189 номин. сил), начинало уже чувствовать некоторый надлом в работе, вследствие чего один из лучших его пароходов—„Кулибин“, с машиной „Вульф“ в 120 номин. сил, в 1900 г. был продан Д. В. Сироткину.

Из новаторской работы парходства в 90 годы необходимо отметить развитие его на р. Клязьме и возникновение на р. Обве, притоке Камы.

Мы уже говорили выше о появлении первого парохода на Клязьме еще в 80-х годах, но о работе этого парохода ничего опре-

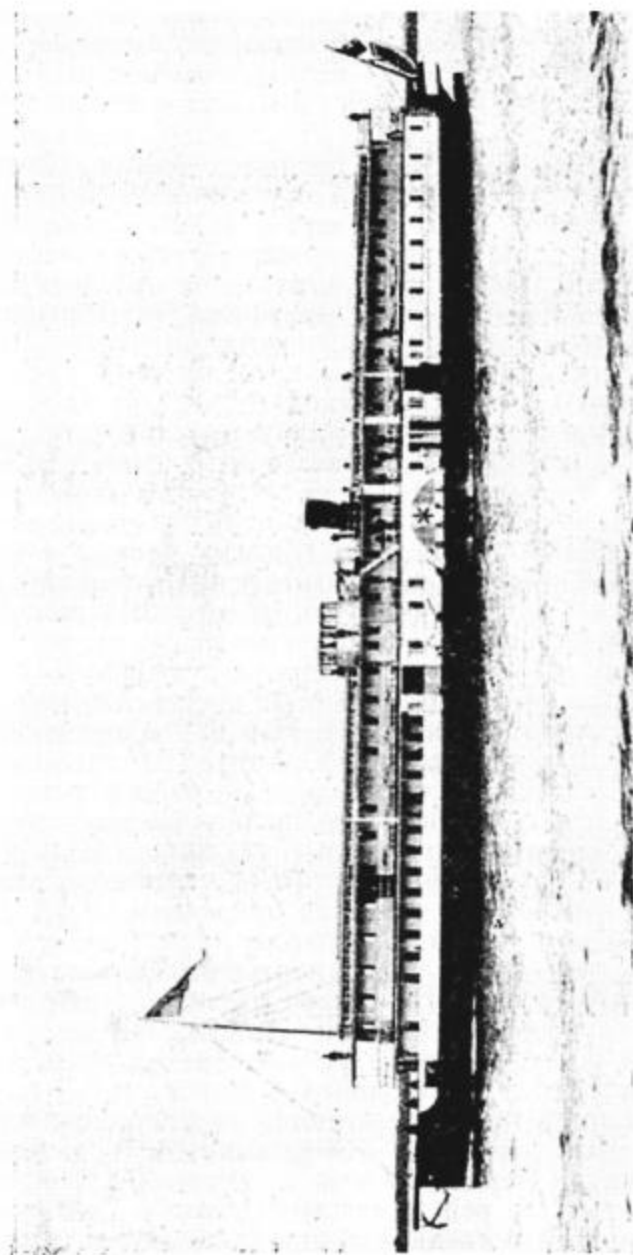


Рис. 181. Пассажи́рский пароход „Царь“ (новый), О-ва по Волге*.

деленного неизвестно, и надо думать, что появление его было довольно случайным. Как бы то ни было, сама Клязьма в лице своих старых судоходцев, считает начало парходства здесь только с 90-х годов.

В 1891 г. владимирский купец Катенин купил два небольших товаро-пассажи́рских парохода („Владимир“ 18 сил и „Матвей“

30 сил) и открыл ими движение между Холуем и Нижним-Новгородом, отправляя пароходы из конечных пунктов через день. Пароходы были неважные, и все дело налажено плохо, почему и продержалось недолго. К следующей же навигации Катенин продал свое предприятие клязьминскому судовому подрядчику Николаеву.

Матвей Егорович Николаев, происходивший из крестьян Владимирской губ., был некогда простым бурлаком, а затем, скопив небольшие средства, занялся подрядами по поставке товаров на клязьминских непаровых судах—барках, мокшанах и досчаниках, образовав со временем торговый дом под фирмой „М. Е. Николаев с с-ми“.

Купив пароходы Катенина, Николаев заново отремонтировал их, прибавил третий пароход („Поставщик Морозов“ 30 сил) и установил ежедневную линию Холуй—Нижний. Пароходы были: 1—товаро-пассажирский, другой—товаро-буксиро-пассажирский и третий—буксирный. Пассажиров и грузов на Клязьме было много, и предприятие Николаева, при отсутствии конкуренции, быстро развивалось, обзаводясь, кроме пароходов, и непаровыми судами, число которых достигло с течением времени до 30 единиц.

Спустя несколько лет по приходе Николаева на Клязьму, сюда пустил 3 пассажирских парохода нижегородский купец Иван Иванович Щербаков, но Николаев повел с ним ожесточенную борьбу, в 1899 г. выпустив четвертый пароход „Марию“ 35 номин. сил, и через 3 года выжил Щербакова с Клязьмы, оставшись снова здесь монополистом вплоть до 1911 г., когда на Клязьму пришел с Оки Качков. В 900 гг. Николаев обновил свой флот, оставив только один старый пароход „Марию“ и построив (на заводе Яковлева в Нижнем-Новгороде) 4 новых парохода мощностью от 25 до 40 номин. сил.

Пионером пароходства на р. Обве было товарищество „А. Истомин и К^о“, основателями которого были крестьянин Ильинской вол., Пермской губ., Архип Давидович Истомин и пермский мещанин, уроженец г. Сарапула, Вятской губ., Андрей Николаевич Дерюхин.

В 1891 г. названные лица открыли пассажирское движение между с. Слудкой на Каме и с. Ильинским, на расстоянии 45 верст, небольшим пароходом (8 саж. длины) „Ильинец“. Как и большинству пионеров, им пришлось встретиться с многочисленными препятствиями: нужно было и добиться признания Обвы судоходной, и самим расчистить ее для пароходного плавания, и заставить упорядочить на реке сплав леса, запиравший всякое судовое движение на несколько месяцев. Не смотря на все эти затруднения, т-во первое время, до проведения Пермь—Котласской железной дороги, имело большой успех, работая главным образом по перевозке хлебных грузов для уральских заводов. Со второго же года работы оно начало и расширять район плавания: расставив свой пароход и увеличив его грузоемкость, т-во с навигации 1892 г. пустило его от Ильинского уже до Перми, а в межень, когда по Обве совсем нельзя было плавать, открыло рейсы между Пермью и Оханском. В 1896 г. специально для этой последней линии был построен хозяйственным способом новый пароход—„Водорез“. Еще через год был заказан на заводе Гулета в Тюмени американский пароход „Дельфин“, с выходом которого линия Пермь—Оханск была продолжена до Осы, а для дальнейшего увеличения перевозочных средств в т-во принят третий компаньон—Зырянов с его пароходом „Вильгорец“, переименованным в „Ретвизана“. Одновременно пароходство по Обве сокращалось, так как проведенная Пермь—Котласская дорога отвлекла с воды

много грузов и, главное, перенесла торговый центр края из с. Ильинского на железнодорожную станцию Григорьевск, за 45 верст от Ильинского. К тому же большие заработки т-ва в первые годы привлекли на Обву и других паромщиков (Ржевина и Беклемишева), так что в конце концов т-во, проработав здесь лет 10, совсем ушло на Каму, обратив все свое внимание на линию Пермь—Оса. Позднее, по выходе из дела Зырянова, оно приобрело покупкой у Надымова третий пароход „Колву“, который, по перестройке на американский тип, переименовало в „Усердного“, а в 1903 г., продав 2 свои старых парохода, построило нового „Ильинца“, уже в 196' длины и мощностью в 50 номинальных сил.

Особую группу паромных предприятий несудоходных фирм, получившую широкое развитие в 90 гг.; составляли предприятия вспомогательного характера в крупных торгово-промышленных фирмах, главным образом нефтяных и мукомольных.

На первом месте здесь стояла, несомненно, нефтепромышленная фирма т-ва бр. Нобель, организованная в 1879 г., с основным капиталом в 3 милл. руб., увеличенным в последующее время до 4, 6, 10 и 15 милл. руб.

При своем учреждении т-во имело на Волге всего 2 буксирных парохода („Парс“ и „Брама“, вскоре переименованный „Киргизом“), мощностью по 500 индикат. сил, и 2 железных и 14 деревянных баржей (из коих 4 с цистернами), емкостью от 40 до 60 тыс. пуд. В середине 80 гг. у него было уже 8 буксирных пароходов и до 60 различных баржей (из них 2 наливных). Однако до 1884 г. т-во само перевозило не больше 10-15% своего товара, остальное шло в чужих судах. К началу 90-х годов речной флот т-ва возрос до 18 пароходов (в том числе 3 наливных) и 70 слишк. баржей, а к 1900 г. до 24 пароходов (в том числе 8 наливных), не считая мелких баркасов, и до 100 слишк. баржей, будучи в силах обслуживать уже большую часть своих перевозок. Общая мощность

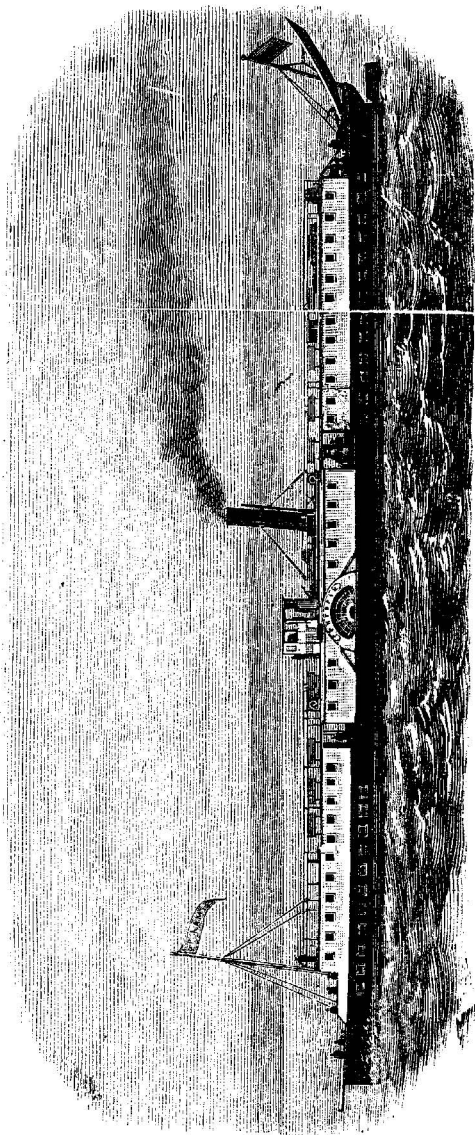


Рис. 182. Пароход „Григорий“ бр. Каменских.

парового флота предприятия в 1900 г. выражалась в 2373 номин. силы.

Рядом с т-вом бр. Нобель к началу XX-го века встало другое крупнейшее нефтепромышленное предприятие—общество „Мазут“, основанное в 1893 г. на средства парижского банкирского дома Ротшильдов, с основным капиталом, доведенным с течением времени до 12 милл. руб. К 1900 г. о-во располагало уже флотом из 21 буксирного парохода, общей мощностью в 2,355 номин. сил, и около 100 (по преимуществу большемерных) деревянных и железных баржей, при чем, вопреки Нобелю, предпочитало не столько строить новые паровые суда, сколько покупать уже готовые, иногда целыми флотилиями прекращавших свое существование предприятий. Паровой флот о-ва включал в себе ряд наиболее мощных судов волжского бассейна, начиная с вышеупомянутой „Самары“, бывшей о-ва „Дружина“, и кончая также отмеченным выше „Редедей кн. Косогским“.

Организатором и ближайшим руководителем волжского судоходного дела „Мазута“ был директор-распорядитель о-ва Михаил Григорьевич Поляк. Отец его, Григорий Абрамович, был представителем Каспийско-Черноморского пароходства Ротшильдов в Нижнем-Новгороде, где еще в 80 гг. при участии тех же Ротшильдов завел пароходство по Волге (в 1885 г. 2 парохода—„Авраам“, 80 номин. сил, и „Дружба“, 120 сил) сначала на свое имя, а позднее, когда подросли его дети, на имя торг. дома „Г. А. Поляк и с-ья“. При образовании о-ва „Мазут“ судоходное предприятие торг. дома (уже после смерти Г. А.) целиком вошло в него, составив основное ядро флота о-ва, насчитывавшего первоначально не больше 6—7 пароходов.

Довольно крупное судоходное дело, организованное в 90 гг., было у „Волжско-Каспийского общества нефтепромышленности и торговли“ (бр. Дембот), располагавшего к началу XX стол. 7 буксирными пароходами, общей мощностью в 575 номин. сил (в большинстве постройки 90-х годов), и рядом непаровых (в том числе и железных) судов. Однако продержалось о-во не долго, уже в следующем же десятилетии подпав под администрацию.

Необходимо, кроме того, указать на также образованное в 90 гг. и упоминавшееся уже нами выше предприятие известной московской мануфактурной и нефтепромышленной фирмы—т-во „С. М. Шибяев и К^о“, обладавшее 4 буксирными пароходами, общей мощностью в 380 номин. сил,—из них 2 постройки 90-х гг. и один заново переделанный в эти годы,—и непаровым флотом, достигшим к началу 900-х годов до 15 деревянных баржей.

Наконец, можно отметить еще возникшие в 90 гг. нефтепромышленные и торговые акционерные общества: а) „И. Н. тер-Акопов“, владелец „Варинских техно-химических заводов“ близ Нижнего-Новгорода (с основным капиталом в 2,250 тыс. руб.), имевшее к началу 900-х годов 4, а в 900 гг. 5 буксирных пароходов и свыше 10 баржей (из коих больше половины железных); б) „Бр. А. и М. Буниатовы“ (позднее „Каспийское торгово-промышленное общество“, с основным капиталом в 1,500 тыс. руб.), имевшее на то же время 3 парохода и ряд непаровых судов, число которых позднее дошло до 20 (в том числе 4 железных баржи), и работавшее главным образом между Астраханью и 12-футовым рейдом Каспийского моря, и в) т-во „В. Макаров и с-ья“ (с основным капиталом в 1000 тыс. руб.), имевшее одну морскую паровую шхуну и буксирный пароход,

работавший в районе Астрахани и на взморье,—оба судна постройки 1898 г.

Из мукомольных предприятий прежде других имели свои пароходства крупные нижегородские фирмы Н. А. Бугрова, Башкировых и М. А. Дегтярева.

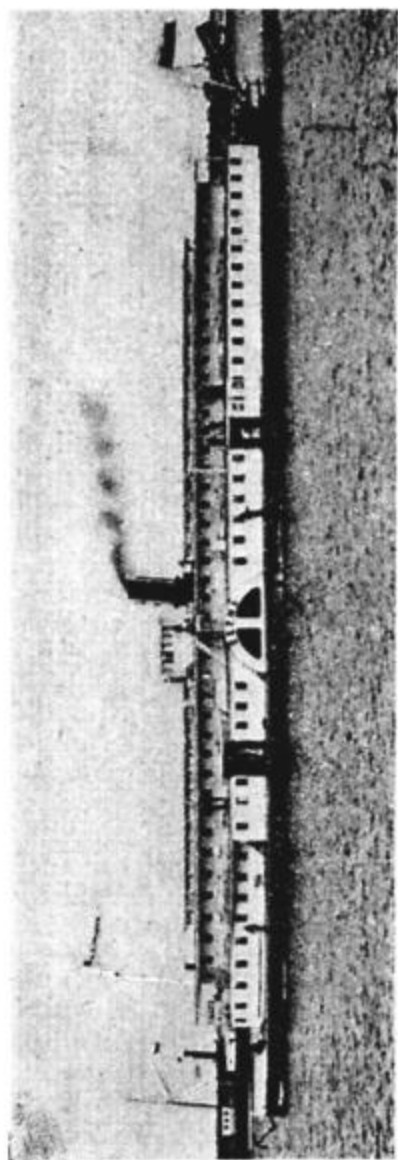


Рис 183. Пассажирский пароход „Пермь“ Любимовых.

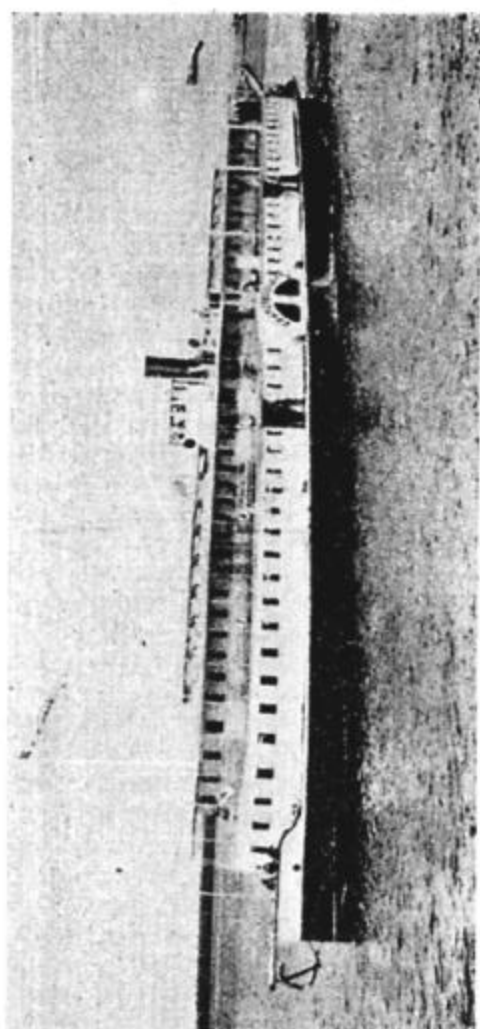


Рис. 184. Пассажирский пароход „Екатеринбург“ Любимовых.

Предприятие Николая Александровича Бугрова, крупного коммерсанта и старообрядческого деятеля, имевшего большую паровую мельницу в с. Сейма на р. Оке (ныне железнодорожная станция), верстах в 50 от Нижнего-Новгорода, располагало в 90 гг. 3 буксирными пароходами: „Линда“ (постройки 1857 г.), „Сейма“ (1862 г.) и „Помощник“ (1898 г.). Позднее число пароходов предприятия, преобразованного в товарищество с основным капиталом в 3 милл. руб., дошло до 5, с непаровым флотом до 30 баржей и 10 более мелких судов (см. рис. 186).

Торговый дом Башкировых под фирмой „Емельян Башкиров с с-ми“, владелец крупнейших мукомольных мельниц в г. Нижнем-Новгороде, имел в 90 годах также 4 парохода: „Минин“ (постройки 1876 г. на заводе Шиповых в Костроме), „Нижегородец“ (хозяйств. постройки 1880 г.), „Вел. княг. Мария“ (1883 г. на Мотовилихинском заводе) и „Мукосей“ (хозяйств. постройки 1885 г.). По смерти своего основателя предприятие Башкировых разделилось по числу наследников на 3 части, позднее все преобразованные в товарищества: 1) Якова Емельяновича Башкирова в Нижнем-Новгороде (основн. капитал 6 милл. руб.), имевшее к началу 900 годов 5 пароходов: „Башкир“ (постройки Сормовского завода 1887 г.), „Вел. кн. Мария“, „Зарубин“ (1892 г. Сормовского завода), „Юганец“ (1894 г. Курбатовского завода) и „Мукомол“ (1897 г. рыбинского Журавлевского завода); 2) Матвея Емельяновича Башкирова, также в Нижнем-Новгороде (основн. капитал 4 милл. руб.), располагавшее 3, а позднее 4 пароходами: „Минин“, „Башкирец“ (1892 г. Курбатовского завода), „Емельян Башкиров“ (1895 г. постройки Сормовского завода) и „Анастасия Башкирова“ (также постройки Сормовского завода 1904 г.), и 3) Николая Емельяновича Башкирова в Самаре, имевшее также 3 парохода: „Нижегородец“ (позднее „Н. Е. Башкиров“), „Самарец“ (Сормовской постройки 1893 г.) и „Феликс Фор“ (б. „Нижний“ и „Емельян Башкиров“, постройки 1894 г. на Курбатовском заводе). Кроме того, все три предприятия имели довольно крупные непаровые флоты, достигавшие в 900-х годах до 30 слишком судов в каждой фирме.

Предприятие Маркелла Александровича Дегтярева, единственного из старых „Дегтярей“ сохранившего связь с волжским судостроением, имело один буксирный пароход—в 90-х годах „Моряк“, Сормовской постройки 1869 г., в 120 номин. сил, а в позднейшее время „Дегтярев“¹⁾ (постройки 1911 г.) в 750 индик. сил и, кроме того, небольшой паровой баркас в 35 номин. сил, плававший в районе г. Нижнего-Новгорода. Непаровой флот Дегтярева доходил до 15 судов.

Кроме Нижегородских мукомолов, можно напомнить упоминавшееся выше предприятие Попова на р. Суре, преобразованное с течением времени в „Т-во алатырских паровых и водяных мельниц“, располагавшее в 90-х гг. 3 небольшими пароходами.

Несколько поздней, но в те же 90-е гг., развилось „Торгово-промышленное (мукомольное) т-во бр. Шмидт“ в Саратове, с основным капиталом в 3 милл. руб., располагавшее 4 пароходами: „Иосиф“ (заново перестроенный в 1895 г.), „Михаил“ (также перестроенный в 1897 г.), „Мельник“ (постройки 1897 г. в Финляндии) и „Колонист“ (постройки 1899 г.) и, в 1900 г., до 40 непаровых судов, из коих до 25 крупных баржей. Позднее т-во имело 6 пароходов.

Следует, между прочим, отметить, что крупные мукомольно-судостроительные фирмы сильно улучшили постройку непаровых судов. Их баржи делались весьма тщательно, внутри обычно обшивались тонкими досками и иногда даже красились в целях предохранения перевозимого хлеба от влияния сырости.

К той же группе смешанных предприятий, в которых пароходство играло только вспомогательную роль, должны быть отнесены различные торгово-транспортные предприятия, среди которых особенно выделялись хлеботорговые фирмы Стахеевых из г. Елабуги

¹⁾ После революции—„Ваня-коммунист“.

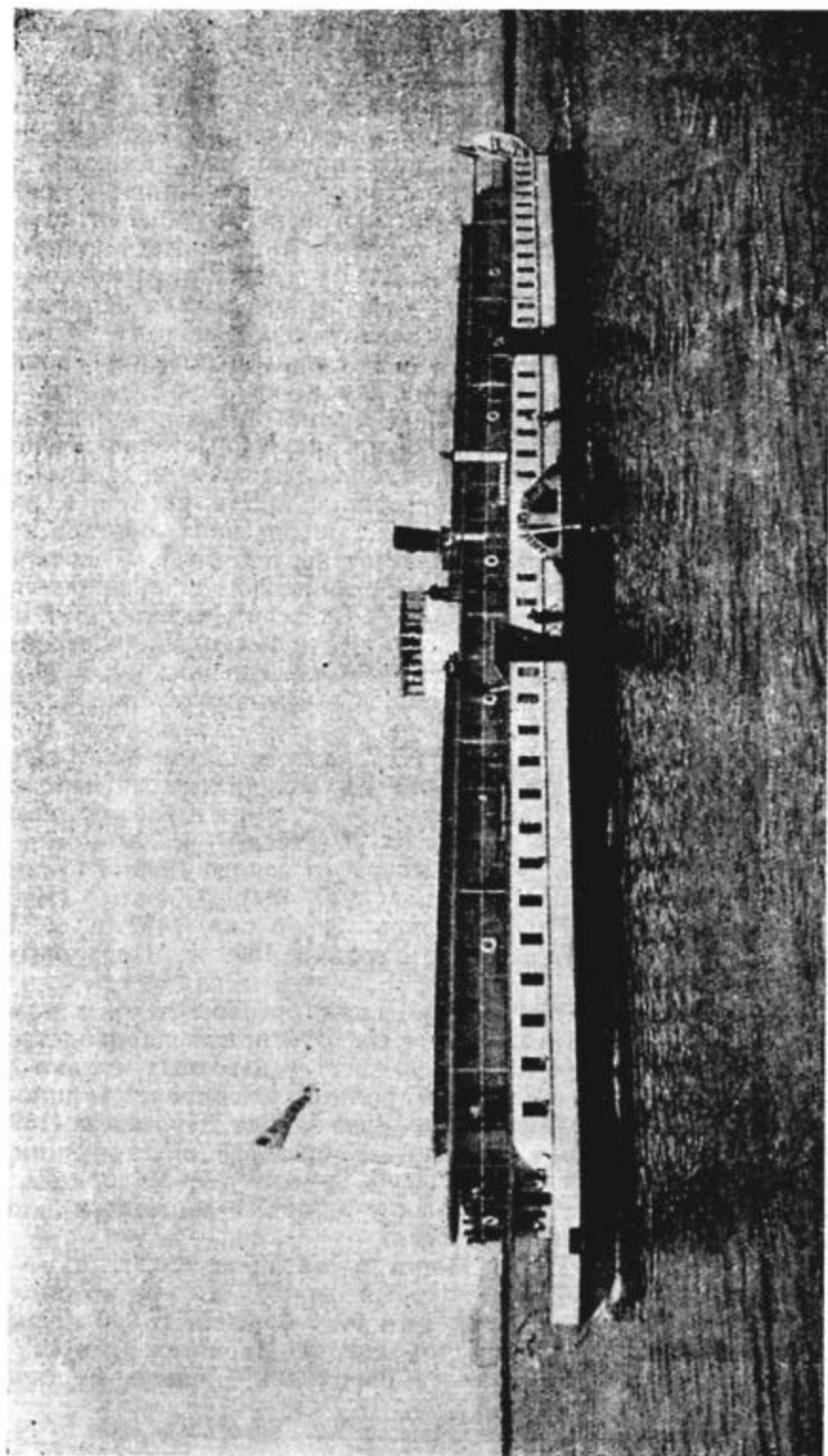


Рис. 185. Пассажирский пароход „Александр Невский“ Бородачевой.

(Вятской губ.), Галунова из Петербурга, Пирогова в Перми и Першина в Нижнем-Новгороде и Уфе.

Стахеевы, происходившие родом из Владимирской губ., начали некогда свое дело с мелочной торговли в разнос (из короба), которой завязали связи с Покамьем и Сибирью. Переехав затем на жительство в Елабугу и разделившись здесь со временем по числу братьев на три дома¹⁾, они сильно расширили свое торговое дело, открыли ряд мануфактурных магазинов по всему обширному району своей деятельности, а затем, помимо мануфактуры, повели крупную торговлю хлебными товарами и чаем. В 70-х гг. дети одного из братьев, Григория Ивановича, Иван и Василий Григорьевичи, под фирмой „Григория Стахеева сыновья“, впервые завели пароходство. В середине десятилетия фирма имела уже 2 парохода—„Союз“ и „Веста“—и 20 баржей для перевозки главным образом своих же хлебных товаров. В 80-х гг., с появлением на Волге нефти, Стахеевы завели и нефтяную торговлю, а еще позднее организовали мукомольное, пивоваренное и водочное дело, выстроив несколько водяных и паровых мельниц и пивоваренных и винокуренных заводов. В 1896 г. Василий Григорьевич Стахеев умер, и в 1898 г. четыре его сына отделились от Ивана Григорьевича, образовав торговый дом под фирмой „В. Г. Стахеева наследники“, а через некоторое время и Иван Григорьевич реорганизовал свое предприятие в торговый дом под фирмой „Ив. Гр. Стахеев“, перешедший после его смерти (в 1907 г.) к детям (6 сыновей и несколько дочерей).

Паровой флот фирмы „Ив. Гр. Стахеев“ состоял в 90-х гг. из 5 судов: „Кама“ в 200 номин. сил, „Св. Ключ“ в 80 сил, „Крошка“ в 15 сил, „Талант“ в 100 сил и „Ольга“ в 250 сил, из коих три последние постройки 90-х гг. Непаровых судов было свыше 50. В следующем 10-летии паровой флот предприятия увеличился до 9 пароходов.

Торговый дом „В. Г. Стахеева н—ки“ имел в рассматриваемое десятилетие 4 буксирных парохода: „Стахеевы“ в 200 номин. сил (б. „Смолкин“), постройки Сормовского завода 1886 г. (один из лучших пароходов на Волге.— см. рис. 187), „Союз“ (б. „Игорь“) в 35 сил, постройки 1893 г., „Кустарь“ в 68 сил, 1897 г., и „В. Г. Стахеев“ в 250 сил, Сормовской постройки 1899 г. Непаровых судов было около 40.

А. И. Галунов имел большое хлеботорговое дело, в помощь которому организовал в конце 90-х гг. буксирное пароходство на Волге с конторой в Рыбинске. В 90-х гг. у него был только 1 пароход—„Иван Галунов“, с машиной тройного расширения мощностью в 100 номин. сил, постройки рыбинского завода Журавлева (1897 г.), но в 900-х гг. наследники Галунова, образовавшие товарищество с основным капиталом в 5.600.000 руб., имели уже 3 парохода, четвертый небольшой служебный баркас с тепловым двигателем системы „Болиндер“ и до 15 непаровых судов.

Н. А. Першин и П. И. Пирогов имели в 90-х гг. по 4 буксирн. парохода, мощностью — первый от 55 до 140 номин. сил, второй от 25 до 45 сил, и сверх того 5—6 баржей. В 900-х гг. флот Пирогова был увеличен до 5 пароходов, а Першина (в руках уже сына его И. Н. Першина) до 7 пароходов, общей мощностью в 500 номин. сил.

¹⁾ Четвертый брат, Дмитрий Иванович, ушел из семьи, занявшись позднее литературной работой. Собрание его сочинений вышло в 1902 г. фирмой М. О. Вольфа в 12 тт.

Кроме нефтяников, мукомолов и хлеботорговцев, ряд паровых предприятий имелся у рыбопромышленных фирм. Более

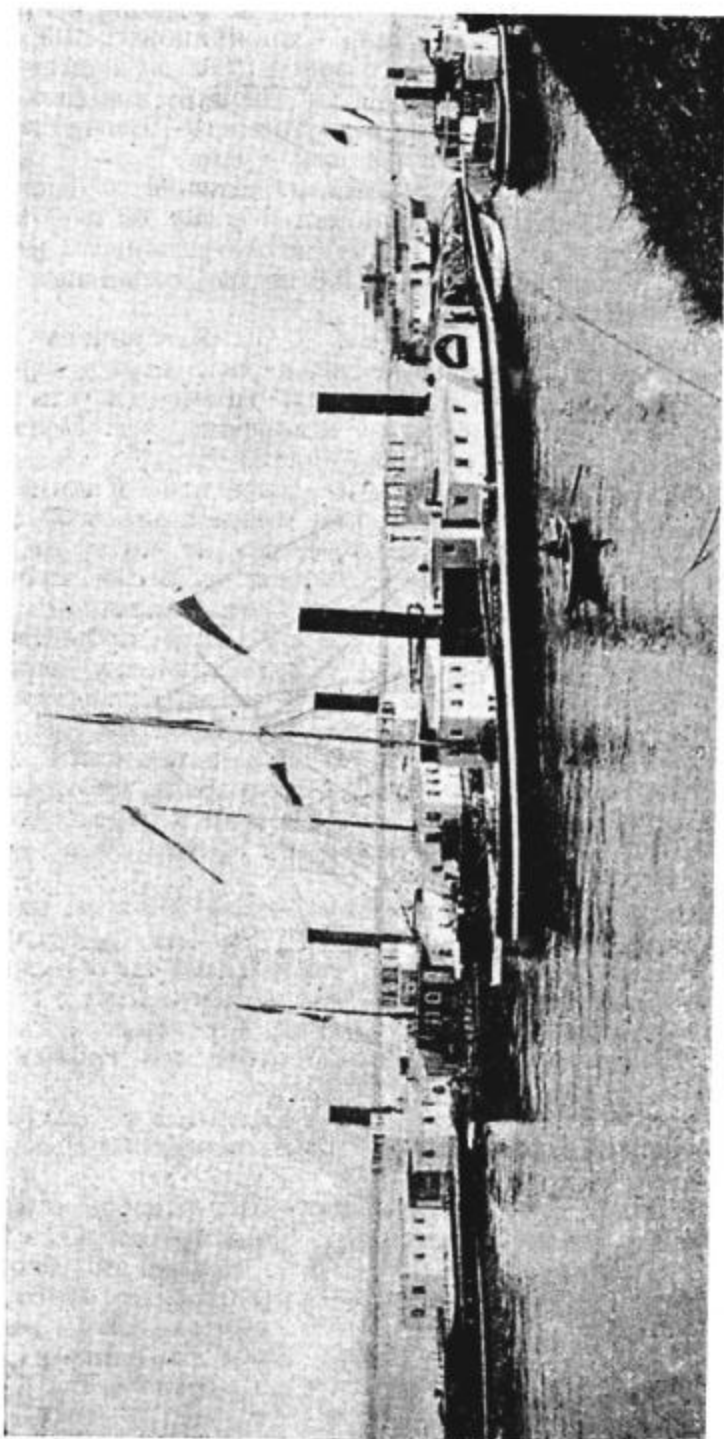


Рис. 186. Паровой флот т-ва Н. А. Бугрова.

значительные из них, все находившиеся в Астрахани, были следующие:

а) Пароходство торгового дома „Бр. Сапожниковы“, имевшее к началу 900-х годов 10 буксирных паровых судов, общей мощностью в 315 номин. сил. Почти все суда были небольшие (от 8 до 25 сил) и плавали лишь в низовьях Волги, не выходя из пределов Астраханской губ.; только два—„Нина Сапожникова“, 100 сил, постройки рыбинского Журавлевского завода 1886 г., и „Алексей Сапожников“, 50 сил, выстроенный на собственном заводе Сапожниковых в Астрахани в 1887 г., ходили до Нижнего-Новгорода. Кроме пароходов, фирма имела до 10 непаровых судов.

б) Пароходство П. В. Мочалова, обладавшее 6 пароходами, из которых три более крупные, мощностью в 60, 100 и 120 номин. сил, рейсировали между Рыбинском и Астраханью, четвертый, в 50 сил, ходил по Волге, Каме и Оке и два остальных, в 10 и 16 сил, обслуживали промыслы.

в) Пароходства И. К. Федорова, Х. Н. Хлебникова и торгового дома „Бр. Кашеевы“, имевшие два первые по 6 и торгов. дом 5 пароходов, мощностью от 8 до 60 сил, работали в устьях Волги и на рейде, обслуживая и промысла, и морские суда. Предприятие Кашеевых имело, кроме того, до 10 баржей.

г) Пароходство К. И. Платонова, владевшее в конце 90-х гг. 5 небольшими буксирными пароходами, мощностью от 25 до 45 номин. сил, а с течением времени увеличившее их число до 10—12 и даже больше судов, при нескольких баржах до 30 саж. длины, работало в пределах всей Волги и более крупных ее притоков.

д) Пароходства В. И. Базилевского, И. В. Беззубикова и Е. З. Косова, такого же характера, как Сапожниковых, располагали к 1900 г.—первое 6 пароходами и 2 служебными баркасами, второе 5 пароходами и 1 баркасом и третье 4 пароходами, из которых только „Помощник“ Беззубикова, 45 сил, поднимался до Царицына,—все остальные исключительно обслуживали промысла. Позднее предприятие Косова довело свой флот до 8 пароходов, а предприятие Беззубикова завело и непаровой флот, состав которого доходил до 20 и даже до 25 судов.

е) Пароходство Д. Г. Агабабова к началу 900-х гг. имело 4 небольших парохода, мощностью от 8 до 20 сил, а в следующем десятилетии довело свой флот до 8 судов такой же мощности.

С рыбопромышленности же начали в свое время и упоминавшиеся нами выше предприятия Солина, Ореховых и Рябиковых, а также П. Е. Комова, перешедшие затем на нефтяные перевозки.

Пароходство Михаила Степановича Солина, а в 90-х гг. сына его Алексея Михайловича, располагало 7 пароходами, общей мощностью в 825 номин. сил.

Пароходство торгового дома Ореховых, под фирмой „Андрей Орехова сыновья“, имело 9 пароходов, общей мощностью в 1.000 сил; из них 4 были построены в 90-х гг. на самарском заводе П. М. Журавлева, среди которых одно из лучших судов этого завода—„Николай Журавлев“ (219'11"×27'×9'6", выпуска 1890 г.) и „Павел Орехов“ (217'×28'×9'8", выпуска 1895 г.), оба с машинами Compound в 170 и 175 номин. сил. В начале 900-х гг. в работу были введены еще 2 парохода.

Пароходство бр. Рябиковых, руководимое Иваном Александровичем Рябиковым и развившееся в 90-х гг. в крупное предприятие, обладало 10 пароходами (из коих 3 мелких служебных), общей мощностью в 502 силы. В начале следующего десятилетия оно еще

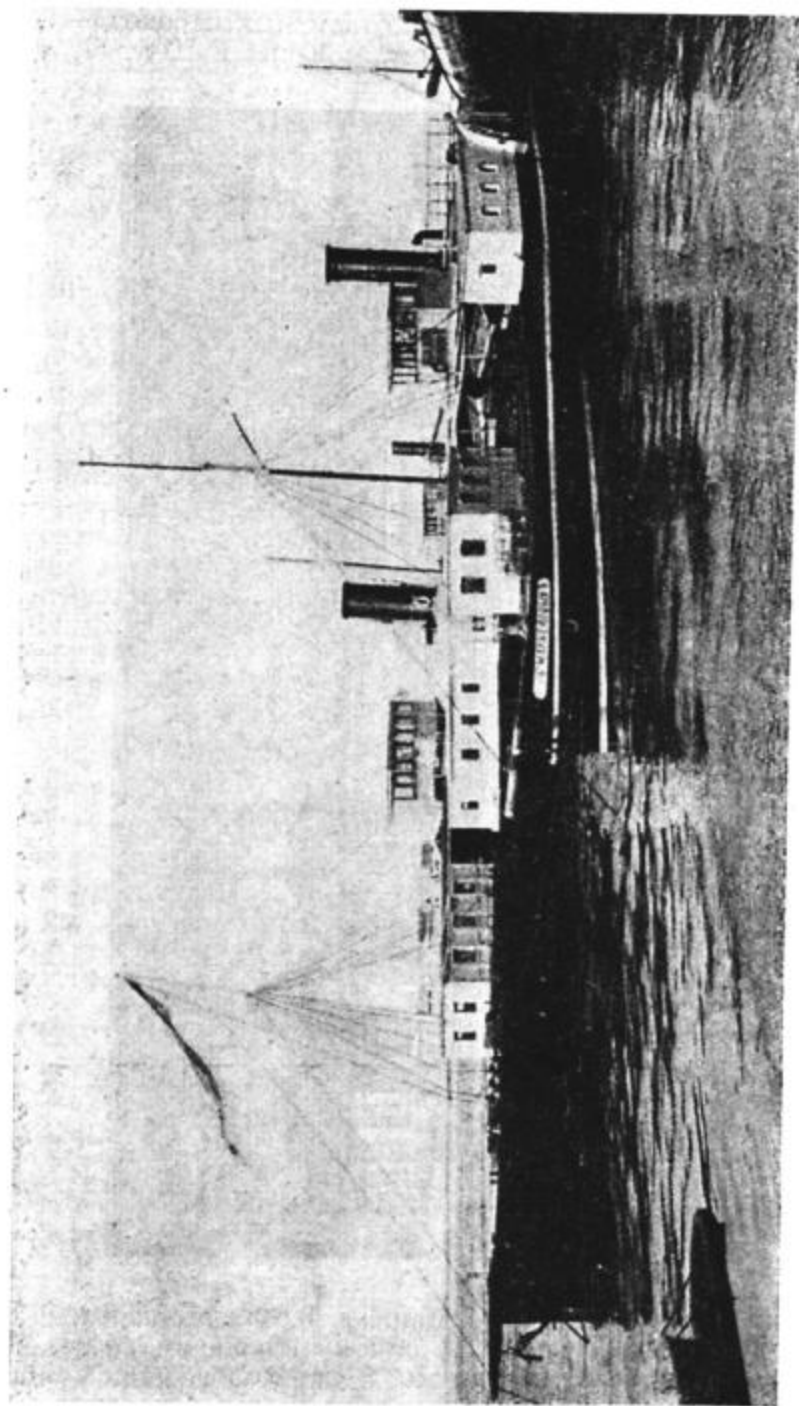


Рис. 187. Пароход „Стаховны“ (свади).

увеличило свой флот, приобрев, между прочим, несколько пароходов Солина.

Все три пароходства имели и ряд непаровых судов.

Пароходство П. Е. Комова, возникшее еще в 80-х гг., когда братья П. и М. Е. Комовы завели 3 буксирных парохода — „Ахтуба“, в 60 номин. сил, „Ген. Скобелев 2-й“, в 30 сил, и „Пчелка“, в 15 сил.

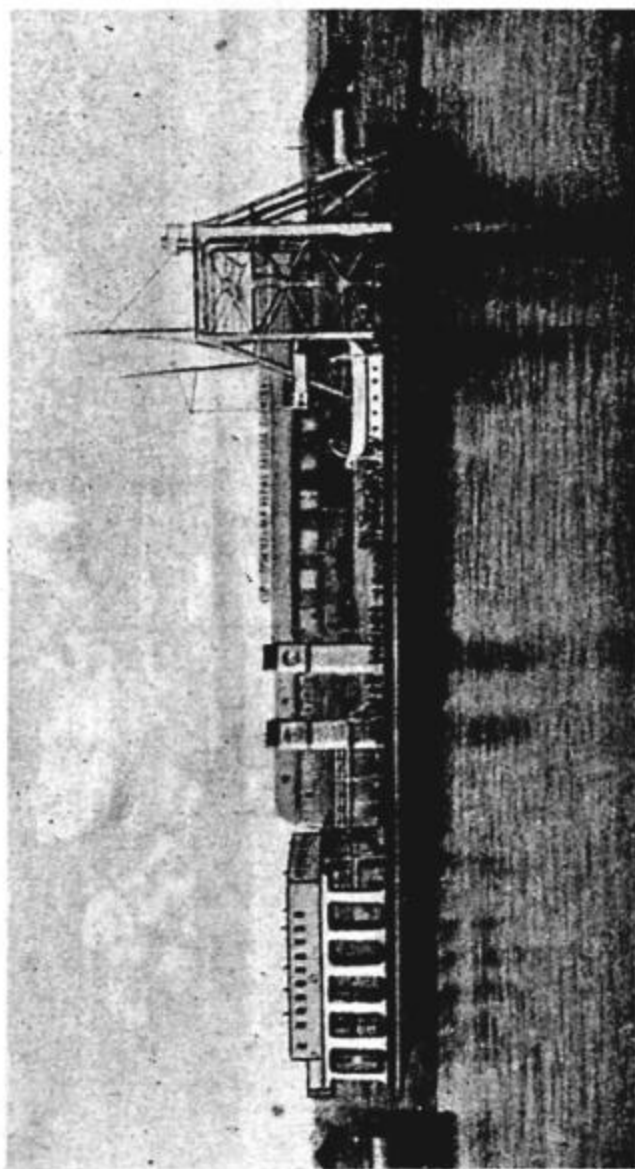


Рис. 188. Паром „Перелва вторая“ О-ва Рязанско-Уральской жел. дор. на Сормоновской судостроительной верфи.

плававшие от Астрахани до Рыбинска. В 90-х гг. пароходное предприятие Комовых перешло к одному старшему брату, который сильно расширил его, доведя до 7 пароходов, общей мощностью в 364 номин. силы, но не смог повести дело с надлежащим успехом и в конце десятилетия подпал под администрацию.

В заключение можно упомянуть еще о пароходных предприятиях:

а) о-ва Рязанско-Уральской железной дороги, имевшего в 90-х гг. 8 пароходов, из коих 5 буксирных (от 30 до 75 номин. сил), 1 служ. катер, 1 буксирный пароход-ледокол („Саратовский Ледокол“) и 1 товаро-пассажирский пароход („Саратовская Переправа“),—два последних судна (винтовые), построенные на зав. Армстронг и К^о в Англии (Ньюкастль), с машинами Comround по 1.400 индик сил, обслуживали перевоз через Волгу в Саратове (Сазанка-Увек). Все пароходы о-ва, кроме двух, были постройки 90-х гг. В следующем десятилетии (1909 г.) о-во построило на Сормовском заводе третий мощный винтовой пароход для саратовского перевоза—„Переправа вторая“, с машиной Comround в 1.400 инд. сил. Очень оригинальное судно, с специальными приспособлениями для своих особых целей, вышло вполне удачным, служа образцом для аналогичных построек (см. рис. 188). Помимо пароходов, о-во имело 15 дебаркадеров и несколько баржей, нефтекачек и плашкоутов;

б) управления Московско-Ярославско-Архангельской жел. до- роги, эксплуатировавшего 4 парохода (1 буксирн., 2 тов.-пасс. и 1 пасс.), общей мощностью в 475 номин. сил, между Рыбинском и Казанью,—все постройки 90-х годов;

в) торгового дома „Кудряшев и Чесноков“ в Нижнем-Новгороде, крупного торговца железом, основатель которого, нижегородский купец Григорий Павлович Кудряшев, завел свой первый пароход еще в 60-х гг. В рассматриваемое десятилетие торг. дом владел 4 буксирными пароходами, общей мощностью в 535 номин. сил, и непаровым флотом до 15 баржей, плававшими от Рыбинска до Астрахани и Перми. Позднее паровой флот предприятия был доведен до 6 судов.

Общий состав волжского флота все возрастал. Мы видели выше, что к началу 90-х гг. паровая его группа выражалась в 1.015 судов, к началу 900-х гг. она достигла 1.718 судов, увеличившись в течение десятилетия почти на 70 (69,2%). Вместе с количественным увеличением не менее росло и качество судов, начиная с материала постройки: из 1.718 пароходов 1392 или 81% было железных и стальных и только 323 или 19% деревянных (материал 3 судов неизвестен). По своему назначению паровые суда распределялись таким образом:

Р О Д С У Д О В .	Общее количество.	И з н и ж :		
		железные и стальные.	деревянные.	без указан. материала.
Пассажирские	143	132	11	—
Товаро-пассажирские	156	136	20	—
Товарные	19	10	9	—
Буксиро-пассажирские	102	88	14	—
Буксирные	1.159	903	253	3
Туерные	7	7	—	—
Служебные	132	116	16	—
Итого	1.718	1.392	323	3

Общее количество непаровых судов увеличилось за десятилетие значительно меньше, чем паровых: с 5.928 до 8.250 или на 39%, но за то грузоподъемность их возросла на 112,5%—с 207.258.203 пуд. в начале 90-х гг. до 440.476.809 пуд. к началу 900-х гг. Средняя грузоемкость одного судна в начале десятилетия выражалась около 35.000 (34.962) пуд., максимальная не превосходила 370.000 пуд.; в конце десятилетия средняя достигла 53.890 пуд., максимальная возросла до 800.000 (беляны).

Распределение судов по признаку принадлежности было таково:

ВЛАДЕЛЬЦЫ СУДОВ.	Все суда вообще.		Паровые суда.			Непаровые суда.		
	Число судов.	Первоначальная стоимость всех судов, в рублях.	Число судов.	Число номиналь- ных сил.	Первоначальная стоимость судов, в рублях.	Число судов.	Подъемная спо- собность судов, в пудах.	Первоначальная стоимость судов, в рублях.
Акц. пароходн. о-ва.	526	22.854.486	189	20.988	19.771.510	337	22.946.900	3.082.976
Акц. несудох. о-ва..	846	16.019.287	129	10.804	9.209.154	717	50.315.348	6.810.133
Неакц. судох. к ⁰ и торг. дома	1.427	19.051.534	317	17.117	12.310.728	1.110	74.988.589	6.740.806
Дворяне.....	287	2.574.243	59	2.745	1.834.000	228	10.600.700	740.243
Купцы	2.617	29.717.592	564	36.439	26.692.310	2.053	158.465.859	13.025.252
Мещане	936	2.941.988	103	2.895	1.582.550	833	22.715.330	1.359.438
Крестьяне.....	2.637	8.141.755	119	5.128	3.302.600	2.518	76.491.381	4.839.155
Иностранные поддан- ные.....	4	36.500	3	78	33.000	1	60.000	3.500
Казенные учрежден.	89	2.597.111	66	2.698	2.513.250	23	1.212.000	83.861
Общественные учре- ждения.....	14	283.000	13	264	282.300	1	17.000	700
Без указания вла- дельца	585	6.852.345	156	6.869	4.918.350	429	22.652.702	1.933.995
Итого ...	9.968	121.069.841	1.718	106.023	82.449.752	8.250	440.476.809	38.620.089

Как можно видеть, на первом месте по общему количеству владеемых судов встали уже крестьяне, судовое имущество которых составляло по числу единиц 26,45% всего состава флота. Рядом с ними стояли купцы (26,25%), обладавшие притом значительно более ценными судами, чем крестьяне. Далее следовали: неакционерные судоходные компании и торговые дома (14,31%), мещане (9,42%), акционерные непароходные общества (8,48%), акционерные пароходные общества (5,27%) и дворяне (2,87%). Две небольшие группы составляли казенные и общественные учреждения (вместе 1,3%).

По количеству владеемых паровых судов на первом месте продолжали стоять купцы, паровой флот которых составлял 32,83% общего состава паровых судов. Затем шли: неакционерные судоходные компании и торговые дома (18,45%), акционерные пароходные общества (11%), акционерные непароходные общества (7,51%), крестьяне (6,93%), мещане (5,99%), казенные и общественные учреждения (вместе 4,59%) и, наконец, дворяне (3,43%).

Иное распределение получается по средней ценности паровых судов. Здесь первое место, попрежнему, занимали акционерные пароходные общества, у которых средняя стоимость пароходов выражалась в 104.611 р. За ними в последовательном порядке располагались:

акцион. непарох. о-ва ¹⁾ ,	с средней ценностью судов в .	71.388,8 р.
купцы	" " " " "	47.326,8 "
неакц. судох. к ⁰ и торг. дома	" " " " "	38.835,0 "
казенн. учреждения ²⁾	" " " " "	38.080,0 "
дворяне	" " " " "	31.084,7 "
крестьяне	" " " " "	27.753,0 "
обществ. учреждения	" " " " "	21.715,0 "
мещане	" " " " "	15.364,5 "

По общему числу непаровых судов первое место сохраняли крестьяне, имевшие в своем владении 30,52% всего непарового флота. Затем следовали: купцы (24,88%), неакционерные компании и торговые дома (13,45%), мещане (10,02%), акционерные непароходные общества (8,69%), акционерные пароходные общества (4,08%), дворяне (2,76%) и казенные и общественные учреждения (0,29%).

По средней подъемной способности непаровых судов владельцы их распределялись в таком последовательном порядке (не считая единичных случаев владения):

купцы, с средней грузоподъемностью судов в.....	77.187,4 пуд.
акц. непарох. о-ва	" " " " " 70.174,8 "
акц. парох. о-ва	" " " " " 68.091,7 "
неакц судох. к ⁰ и т/д	" " " " " 67.557,3 "
казенн. учреждения	" " " " " 52.695,6 "
дворяне	" " " " " 46.494,0 "
крестьяне	" " " " " 30.377,8 "
мещане	" " " " " 27.269,3 "

Административные распоряжения о судоходстве в 90 гг. Из правительственных распоряжений по судоходству в 90-е годы необходимо главным образом отметить:

1) изданные 13 июля 1890 г. „Правила судоходного надзора за речным судоходством в неблагополучное по холере время“;

2) утвержденные 27 мая 1891 г. правила о порядке обложения пароходных предприятий основным налогом и

3) ряд различных правил о паровых котлах и машинах.

В первых правилах давались специальные указания чинам надзора за судоходством в целях предупреждения холерных заболеваний ³⁾.

¹⁾ Преимущественно нефтяные.

²⁾ Главным образом ведомство п. с. с землечерпательным караваном.

³⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. X. № 7052.

Вторыми правилами устранялась, наконец, старая ненормальность в обложении пароходных предприятий, о чем волжские судовладельцы тщетно просили правительство в своих записках и заявлениях еще в 80 гг. Правилами 91-го года обложение было установлено таким образом: „Пароходные предприятия, содержимые компаниями, товариществами или отдельными лицами, должны снабжаться: а) свидетельствами и билетами 1-й гильдии, когда сила принадлежащих им пароходов превышает 120 лошадиных сил; б) свидетельствами и билетами 2-й гильдии, когда пароходы их имеют, в общей сложности, от 41 до 120 лошадиных сил, и в) свидетельствами на мелочной торг, когда пароходы их имеют, в общей сложности, не более 40 лошадиных сил“¹⁾.

Высочайше утвержденным 8-го июня 1889 г. мнением государственного совета издание правил „относительно устройства, установки, содержания, употребления и освидетельствования паровых котлов, кому бы таковые ни принадлежали и где бы ни помещались, за исключением находящихся на паровых судах военного флота“, было представлено министру финансов по соглашению с министрами внутренних дел, государственных имуществ и путей сообщения, а также управляющим морским министерством²⁾. На основании этого в 1890 г. были изданы подробные правила о паровых котлах, опубликованные в „Собрании узаконений и распоряжений правительства, издав. при Правительствующем Сенате“ (№ 87, ст. 885).

В 1895 г. министром путей сообщения были утверждены (29 марта.) особые „Правила об испытании и освидетельствовании паровых котлов (специально) на частных судах, плавающих по внутренним водам“, но уже в следующем же 1896 году эти правила потребовали существенных изменений и дополнений, вследствие чего и были изданы, при приказе по министерству путей сообщения от 28 февраля 1896 г. № 24, в новой редакции. Независимо от того, министерством было издано несколько циркуляров по отдельным вопросам о паровых котлах.

Наконец, царским указом от 17-го июля 1899 г., изданных во время пребывания царя на всероссийской художественно-промышленной выставке в Нижнем-Новгороде, „на главном сосредоточии речных сообщений Империи“, было „признано, по представлению министра финансов, за благо“ отменить с 22 июля давно уже ставший архаическим $\frac{1}{4}$ -процентный „судоходный сбор с ценности грузов и товаров, отправляемых по водным путям Империи, поименованным в п. 3 ст. 87 уст. путей сообщения, Св. Зак. т. XII, ч. I, и примечании 7-м к сей статье.“³⁾

Почти в качестве курьеза можно отметить еще высочайший указ от 26 января 1898 г. „Об отмене узаконений о выделке досок для судов не топором, а пилою“.⁴⁾

Очевидно, было найдено неудобным оставлять формально действующими эти узаконения, давно уже утратившие всякое практическое значение.

1) П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XI, № 7747.

2) „Собр. узак. и распор. правит., изд. при Правит. Сенате“ 1889 г., № 9.

3) „Собр. узак. и распор. правит.“ от 18 июля 1896 г., № 964.

4) П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XVIII, № 14.980.

ГЛАВА XI.

ПЕРИОД ПАРОВОГО ФЛОТА.

(Продолжение).

Волжское судоходство в 900-е годы.

Общие условия судоходства в 900 г. С началом 900-х годов на Волге было усилено землечерпание, и вследствие этого прекратились или во всяком случае были значительно ослаблены частые и резкие колебания горизонта воды на мелях и перекатах.

До самой национализации волжского флота в 1918 г. сильное мелководье отмечается только однажды—в 1901 году и то лишь во второй половине навигации. Оно началось в июле месяце, когда особенно обмелел Сибирский перекат (у Нижнего-Новгорода), почти совершенно прекративший отправление грузов вверх по Волге. Сильно обмелела также Кама. В течение августа мелководье спустилось в низовые плеса Волги, чрезвычайно затруднив выполнение особенно нефтяных перевозок, которые обычно оставляются для низовых районов на осень, в то время, как верховые районы, наоборот, обеспечиваются нефтью по преимуществу в весеннее время, по большой воде. Потребовалось значительное количество более мелких пароходов и наливных баржей, которых в Астрахани не было. Аренда на них сильно поднялась, но в то же время поднялись и фрахты, дошедшие до 4 коп. с пуда за выводку готовых баржей до Нижнего-Новгорода.

В конце сентября внезапно обмелел Лобышкинский перекат, на котором скопилось около 100 пароходов. Фрахты поднялись еще больше, но, в виду чрезвычайной трудности плавания, судовладельцы совершенно отказывались от перевозок на дальние расстояния, принимая их только до Царицына и Саратова и то небольшими партиями по цене до 4 коп. с пуда.

Кроме 1901 года, мелководье частично сказывалось еще в 1906 и 1907 годах.

В 1906 г. нормирующее значение имел сначала Ячменский перекат, на котором вода упала до 7 четв. 3 верш. В августе обмелел низовый плес, от Царицына, где осталось воды только 9 четв. В 1907 г. затруднения были также в низовом плесе, где в конце сентября обмелели перекаты ниже Саратова. Вообще, низовый плес, где землечерпательные машины ставились редко, начинал давать себя знать все чаще и больше.

Второй фактор, имевший до сих пор большое влияние на работу судоходства—степень урожая Поволжья, с начала XX-го века также стал терять свое значение, так как, с развитием железнодорожной

сети, хлеб пошел в места сбыта преимущественно по рельсам. Бывшие некогда главными пунктами фрахтовых сделок на хлебные грузы Мензелинская и Симбирская ярмарки постепенно сошли в этом отношении почти на нет. При всем том урожаи, конечно, давали не малое подспорье судоходству, и такие благоприятные по ним в Поволжье годы, как 1901—1904 и особенно 1909, сильно оживляли судоходную деятельность, а голодное четырехлетие 1905—1908 г. не менее сильно понизило ее, сказавшись на уменьшении грузов.

Однако улучшение волжского водного пути, много облегчившее работу судоходства, не могло его вывести из других затруднений, среди которых главнейшую роль начинают играть факторы экономического характера.

На первом месте из этих факторов должны быть поставлены цены на жидкое топливо, которые, после некоторых колебаний в начале рассматриваемого десятилетия, стали с каждым годом возрастать, ставя пароходство в чрезвычайно тяжелое положение. Общее повышение цен на нефть в самом центре ее добычи—Баку, в связи с производительностью добычи в 900-х гг., характеризовалось следующими цифрами:

Годы.	Добыча в милл. пуд.	Средняя цена в коп. за пуд. в Баку.
1901	706,3	8,00
1902	670,5	6,73
1903	630,2	9,01
1904	656,4	14,67
1905	455,9	19,93
1906	491,3	25,56
1907	523,7	27,67
1908	528,6	21,61
1909	563,3	21,04

На Волге, в зависимости от фрахтов и многих других привходящих обстоятельств, повышение нефтяных цен происходило иногда еще резче. Так, напр., уже в 1903 г. цена в Нижнем-Новгороде была 15¹/₂—17 коп.; в 1904 г. она поднялась до 22¹/₄—24 коп., а в 1905 г. дошла до 46 коп. за пуд. Причиной этого был недостаток товара, обнаружившийся особенно в конце навигации, в связи с разразившимися народными волнениями, приведшими в Баку к разгрому многих промыслов. В августе месяце начал сказываться уже нефтяной голод: мелкие судовладельцы не рисковали брать поставки, многие пароходы были поставлены на прикол, были сокращены даже пассажирские отправления ¹⁾. В сентябре на Волге наблюдалось

¹⁾ На ряду с серьезной оценкой создавшегося для волжского судоходства тяжелого положения тогдашняя печать не мало посвятила этому положению и юмористических заметок, в одной из которых оно рисовалось даже в стихах:

Отчего над Волгой вьются
Тучи черные вдали?
Это грозно в бой несутся
„Нефтяные короли“.
Эти волжские варяги,
Выдвигая свой мавут,
Полны бешеной отваги
На великий путь идут.
Пароходный мир тревогу
Бьет и громко вопиет,

Что „великую“ дорогу
Скоро сильный враг займет.
„Караул! нас бьют без бою,—
Крик несется волгарей,—
„Бьют убийственной ценою
„Хуже всяких батарей.
„Нет нам выхода иного,
„Как, кляня свою судьбу,
„Вместо дыма нефтяного
„Вылетать самим в трубу...“

небывалое явление—отправка нефтяных продуктов с верховых пристаней в низовья, где ощущался огромный недостаток в жидком топливе. Однако этой мерой судоходству не удалось выйти из тяжелого положения,—большинство пароходов принуждено было прекратить работу до закрытия навигации, и последние дни ее отличались полным затишьем на Волге.

В следующие два года положение не изменилось к лучшему.

В 1906 г. поступление нефти на Волгу, после 259 милл. пуд. 1905 года и 321 милл. 1904 года, выразилось всего в 186 милл. пуд.; в 1907 г., в связи с возникшей пред открытием навигации забастовкой судовых команд каспийского торгового флота, задержавшей доставку нефти в Астрахань к первым весенним рейсам, поступление было еще меньше. С 1908 по 1910 г. оно несколько увеличилось, вследствие чего и цены обнаружили тенденцию к понижению.

На ряду с тем фрахтовые цены испытывали очень небольшие колебания, являясь, по сравнению с стоимостью топлива, крайне низкими. Так, фрахт на те же нефтяные грузы выражался в следующих цифрах: в 1900 г. от Астрахани до Нижнего—весной $5\frac{3}{4}$ коп., летом $4\frac{1}{2}$ коп. с пуда; в 1901 г. до наступления мелководья $5\frac{1}{2}$ и даже 6 коп., а по мелководью и выше, при чем, как уже указано, цены на одну выводку до Нижнего готовых баржей доходили до 4 коп. с пуда и больше; в 1902 г. до Нижнего $5\frac{1}{2}$ коп., до Рыбинска 7 коп.; в 1903 г., в связи с понижением пен на нефть, до Нижнего $3-4\frac{1}{2}$ коп., до Рыбинска $5-5,3$ коп.; в 1904 г. весной до Нижнего $4\frac{3}{8}$ коп., до Перми $5\frac{3}{4}$ и до Уфы 7 коп., летом до Нижнего $4\frac{1}{4}$, спускаясь в отдельных случаях до $3\frac{1}{2}$ и даже 3 коп. в баржах доставщиков и до 2 коп. в готовых баржах; в 1905 г. до Нижнего $4\frac{3}{4}$ и до 5 коп.; в 1906 г. до Нижнего $5\frac{3}{4}$ коп., а осенью $5-5\frac{1}{2}$ коп.; в 1907 г. $5\frac{1}{4}$ коп. Чтобы не возвращаться к этому вопросу в дальнейшем изложении, заметим, что последние цены сохранились приблизительно и в следующие годы, при чем с 1909 г. самая форма их изменилась в том смысле, что часть платы за провоз доставщики стали получать натурой—путем известных отчислений перевозимых продуктов. Таким образом фрахт 1909 г. определялся до Нижнего в 2,90 коп. с пуда деньгами и в 6,75% отчисления перевозимого груза, до Саратова—в 2,09 коп. деньгами и в 2,72% отчисления и т. д.

Хлебные фрахты, в зависимости от урожаев и горизонта воды, испытывали несколько большие колебания, чем нефтяные, довольно сильно меняясь иногда в продолжение одной и той же навигации. Так, напр., в 1904 г. весной они были до Рыбинска—с Белой 5 коп., из Чистополя $3\frac{1}{2}$ коп., из Симбирска 3 коп., а осенью, вследствие обильного урожая, с Белой $6\frac{2}{3}$ коп. и из Балакова 5 коп. В 1906 г., не смотря на тяжелый неурожай, они держались довольно высоко в связи с мелководьем, выражаясь от Уфы до Рыбинска в $6\frac{1}{2}$ коп. и от Ровного в 5 коп. за пуд. То же было и в крайне неудачный для судоходства по общему недостатку грузов 1908 год, когда, при сравнительно низких ценах на Волге—от Саратова до Рыбинска $3\frac{1}{2}$ коп., от Симбирска $2\frac{1}{4}$ коп. и от Казани 2 коп., они были много выше в камском бассейне—от Набережных Челнов до Рыбинска $8\frac{1}{2}-9$ коп. и с пристаней Белой 8—10 коп. в готовых баржах.

Фрахты на армарочные партионные грузы, перевозимые на товарных пароходах, к концу рассматриваемого десятилетия упали до крайних пределов, выражаясь от Астрахани до Нижнего-Новгорода в 7—10 коп., от Самары в 5—7 коп. и т. д.

Только пассажирские таксы на „легких“ почтовых пароходах о-в „по Волге“, „Самолет“ и „Кавказ и Меркурий“, благодаря частному соглашению, всю первую половину десятилетия держались на прежнем уровне, но на ряду с тем о-во „Кавказ и Меркурий“ установило для второй линии Нижний—Астрахань, „пассажирской“, пониженную таксу в таких размерах:

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
Ниж.-Новгород—Казань	4 р. — к.	2 р. 10 к.	1 р. — к.	— 25 к.
„ „ —Симбирск	7 „ — „	4 „ 35 „	2 „ 15 „	— 35 „
„ „ —Самара	8 „ 35 „	5 „ 40 „	2 „ 65 „	— 40 „
„ „ —Сызрань	9 „ 60 „	6 „ 15 „	3 „ 05 „	— 45 „
„ „ —Саратов	12 „ 30 „	7 „ 85 „	3 „ 90 „	— 60 „
„ „ —Царицын	15 „ 75 „	10 „ 15 „	5 „ — „	— 65 „
„ „ —Астрахань	18 „ 90 „	12 „ 15 „	6 „ — „	— 75 „

К середине десятилетия пассажирская такса упала до общего, минимального размера и на тверском плесе, где она (как отмечалось нами впереди) держалась выше, чем на других плесах, благодаря монопольному положению здесь о-ва „Самолет“. Ставки ее в навигацию 1904 года были такие:

		Понижение в %	
		против 1898 г.	против 1862 г.
I класс.....	4 р. 40 к.	28,2	56,0
II „	3 р. 50 к.	26,6	44,0
III „	1 р. 70 к.	29,2	32,0
	в среднем	28,9	44,0.

В навигацию 1905 г. несколько выше:

I класс.....	5 р. 90 к.
II „	4 „ 70 „
III „	2 „ 30 „

Понизили свои таксы также мелкие товаро-пассажирские предприятия на Волге и из крупных К^о „Надежда“, желая тем привлечь к себе пассажиров.

Надеждинская такса „скорой“ линии в 1903 г. была такова:

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
От Рыбинска до Ярославля .	1 р. 45 к.	1 р. — к.	— р. 45 к.	— 15 к.
„ „ „ Костромы ...	2 „ 10 „	1 „ 45 „	— „ 65 „	— 25 „
„ „ „ Кинешмы ...	3 „ 10 „	2 „ 15 „	— „ 95 „	— 30 „
„ „ „ Н.-Новгорода	4 „ 75 „	3 „ 30 „	1 „ 45 „	— 40 „
„ „ „ Казани	7 „ — „	5 „ — „	2 „ — „	— 60 „
„ „ „ Симбирска ..	9 „ — „	6 „ 35 „	2 „ 80 „	— 65 „
„ „ „ Самары.....	10 „ 25 „	7 „ 05 „	3 „ 15 „	— 70 „
„ „ „ Сызрани	11 „ 20 „	7 „ 55 „	3 „ 45 „	— 70 „
„ „ „ Саратова	14 „ — „	9 „ 15 „	4 „ 15 „	— 80 „
„ „ „ Царицына ...	17 „ 10 „	11 „ 20 „	4 „ 90 „	— 85 „
„ „ „ Астрахани...	20 „ — „	13 „ — „	5 „ 75 „	1 р. — „

В последующие годы компания еще понизила свою таксу, однако эта мера, как увидим дальше, не спасла ее от краха в судоходном деле.

Еще больше были понижены таксы камских пароходств, благодаря ожесточенной конкуренции с б. Курбатовским пароходством, в котором провозная плата была доведена до крайнего минимума. Так, в 1902 г. она была следующая:

	в I кл.	в II кл.	в III кл.
от Н.-Новгорода до Казани	1 р. 90 к.	1 р. 40 к.	— р. 45 к.
„ „ „ Чистополя	2 р. 80 к.	2 р. — к.	— р. 70 к.
„ „ „ Сарапула	4 р. 30 к.	2 р. 85 к.	1 р. 15 к.
„ „ „ Перми	5 р. — к.	3 р. 50 к.	1 р. 50 к.

Соответственно были снижены и таксы Каменских и Любимова, выражавшиеся даже в 1905 г. всего в таких цифрах:

От Н.-Новгорода	I кл.	II кл.	III кл.	Артельн.	Багаж.
до Казани	2 р. 75 к.	2 р. — к.	— р. 75 к.	— р. 50 к.	20 к.
„ Чистополя	4 „ 35 „	2 „ 90 „	1 „ 15 „	— „ 75 „	25 „
„ Елабуги	5 „ 20 „	3 „ 45 „	1 „ 40 „	— „ 90 „	30 „
„ Сарапула	6 „ 65 „	4 „ 55 „	1 „ 80 „	1 „ 20 „	40 „
„ Осы	7 „ 55 „	5 „ 55 „	2 „ 05 „	1 „ 40 „	45 „
„ Перми	8 „ — „	6 „ — „	2 „ 20 „	1 „ 50 „	50 „

Положение судоходства при всех указанных условиях было чрезвычайно тяжело: не редко приходилось в течение нескольких навигаций под ряд работать не только без всякой прибыли, но и прямо в убыток, чтобы только суда не стояли без дела. Масса менее устойчивых в финансовом отношении предприятий разорилась и прекратила свое существование. Не говоря о мелких единоличных пароходствах, ликвидировали свои дела даже сравнительно сильные предприятия, как Курбатова, Солина, Шибаева, Орехова, Рябикова и др. Сошли со сцены и некоторые компании, как „Надежда“ и „Волжско-Тверское пароходство“.

К^о „Надежда“, приобретя флот Зевеке, расширила район его деятельности на верхнюю Волгу, Шексну и Каму, но мало заботилась об его увеличении и совершенствовании, предпочитая работать арендованными судами (так, напр., компанией были арендованы все пассажирские пароходы Зарубина, работавшие в плесе Рыбинск—Казань). За все время своего существования компания завела лишь два новых парохода — „Ломоносов“ и „Карамзин“, размерами в 280'×36'×11'4", с машинами тройного расширения мощностью по 1.000 индик. сил, построенные в 1905 г. Сормовским заводом, и приобрела 3—4 небольших американских парохода у наследницы Курбатова О. П. Карповой, постройки 1905 г., для камской линии. Работа разнокалиберным флотом, разбросанность операций и, вероятно, неумелое руководство судоходным делом со стороны заправил предприятия—специалистов по страхованию привели к тому, что уже в 1908 г. весь флот компании перешел к вновь образованному товариществу на вере „Русь“, сначала на арендных началах, а потом и в собственность.

„Волжско-Тверское пароходство“ прекратило свое существование в связи со смертью своего основателя И. А. Милютина.

Объединение судовых предприятий. Надо было искать какие-нибудь выходы из создавшегося тяжелого положения, и они в конце концов действительно были найдены.

Первый и наиболее важный из них сводился к изменению самых форм и методов хозяйствования в судоходстве.

Волжское судоходство переставало быть частным делом отдельных судовладельцев, обращаясь постепенно в дело общественное и переходя от старых, в значительной мере кустарных форм к более современным формам капиталистического хозяйства.

Сказалось такое изменение прежде всего в объединении судоходных предприятий и концентрировании их капиталов. 900-е годы представляют в этом отношении очень интересную и небывалую на Волге картину, главные штрихи которой могут быть сведены к следующим фактическим данным.

Первый пример был подан еще в последние дни 1899 года детьми и наследниками не раз упоминавшегося выше популярного судоходного и общественного деятеля Поволжья И. А. Милютин.

31-го декабря 1899 года был утвержден устав „Товарищества Северного пароходства и судостроения Милютиных“, заменившего единоличные до тех пор предприятия учредителей. Новая фирма ставила себе широкие задачи — продолжения „пароходства по р. Шексне и сообщения между предназначенной к постройке Северной железной дорогой, Белозерским краем, не исключая озер, и рекой Волгой с ее притоками, по Сев. Двине, между Пермь-Котласской железной дорогой и Архангельским портом, по Белому морю и Ледовитому океану, и устройства судостроительной верфи на севере“ (§ 1-й устава т-ва). Основной капитал т-ва определялся в 800.000 руб., разделенных на 1.600 паев, по 500 руб. каждый (§ 23-й устава). Учредителями значились потомственные почетные граждане: временный астраханский 1-й гильдии купец Андрей Иванович Милютин и инженер-технолог Василий Иванович Милютин. Местопробывание правления назначалось в Петербурге ¹⁾.

Т-во располагало 5 товаро-пассажирскими колесными пароходами, 1 небольшим винтовым и непаровым флотом до 60 барж и барок - тесовок; кроме того, имело крупное лесное дело и лесопильный и механический заводы.

В 1900 г. (12 мая) открыло действия „Товарищество пароходства и судоходства «И. И. Конецкий»“, образованное из единоличного предприятия Конецкого и имевшее целью содержание судоходства по р. Волге с притоками и по Мариинской и Тихвинской системам, буксирное пароходство по Неве, Шексне, Свири и Волге с притоками, содержание плавучего дока в г. Рыбинске и торговлю хлебными товарами. Основной капитал назначался в 800.000 руб., разделенных на 160 акций по 5.000 руб. Местопробывание правления было в Петербурге.

Т-во обладало крупным флотом, состав которого достигал до 30 паровых судов, общей мощностью до 1160 номин. сил, и до 100 слишком непаровых судов, общей грузоподъемностью до 7.200.000 пуд. Большинство судов плавало по Мариинской системе, но многие заходили и на Волгу, а в период Нижегородской ярмарки т-вом ежегодно устанавливалась регулярная линия Петербург—Нижний, работавшая очень оживленно. Большинство пароходов т-ва было от 35 до 50 номин. сил; непаровые суда были двух типов — баржи и полудодки, при чем суда каждого типа были строго унифицированы по размерам и грузоподъемности: все баржи имели по 33 саж. длины, по 13½ арш. ширины и по 80.000 пуд. тоннажем; полудодки по 25 саж. длины, при той же ширине, и по 40.000 пуд. тоннажем.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XIX, № 17.956.

В том же 1900 г. состоялось объединение трех вятских пароходных предприятий—Булычева, Тырышкина и наследников Александра под общей фирмой „Булычев“, а в 1902 г. все они образовали уже одно акционерное предприятие под фирмой „Товарищество Вятско-Волжского пароходства“ (открывшее действия 15-го октября 1902 г.) с основным капиталом в 3.000.000 руб., 36 пассажирскими и буксирными пароходами и целым флотом баржей, баркасов и дебаркадеров, общее количество которых доходило до 100 слишком единиц. Местопребывание правления было в Вятке.

13-го декабря 1902 г. получил утверждение устав „Нижегородского товарищества легкого пароходства“, учрежденного „для приобретения и развития 1) легкого пароходства в Нижнем-Новгороде на рр. Волге и Оке и 2) пароходных предприятий (учредителей) по перевозке пассажиров и грузов по рр. Волге, Каме и Оке и их притокам, с распространением последнего пароходства на Мариинскую и Тихвинскую водные системы“ (§ 1-й устава). Учредителями были нижегородские купцы Петр Дмитриевич Яргмский и Павел Матвеевич Морозов. Основной капитал т-ва назначался в 300.000 руб., разделенных на 300 акций, по 1.000 руб. каждая. Правление находилось в Нижнем-Новгороде ¹⁾.—Необходимо однако отметить, что основные предприятия Яргмского и Морозова не вошли в товарищество и продолжали вести работу самостоятельно.

Флот т-ва состоял из 3 небольших пассажирских пароходов, 3 больших паровых паромов и от 15 до 20 мелких паровых пассажирских баркасов.

В 1903 г. образовался торговый дом „Преимники Ф. Е. Крепиша“, в состав которого вошли, кроме пароходства самого Крепиша, судоходные предприятия бр. Фроловых, Власова, Скворцова, Духинова и Нечаева,—все работавшие на р. Унже. В 1910 г. торговый дом преобразовался в „Компанию Волжско-Унжского пароходства“, в состав которой, кроме того, вошли местные мелкие пароходовладельцы Камков, Лапшин и Плесков. Компания располагала 10 пароходами и приблизительно таким же количеством непаровых судов.

11 мая 1904 г. утвержден устав пароходного общества „Иван Любимов и К^о“, акционировавшего бывшее пароходство по р. Каме Ив. Ив. Любимова, умершего бездетным в 1899 г. Учредителями о-ва были: вдова Ивана Ивановича Елизавета Ивановна Любимова, брат и наследник его д. с. с. Михаил Иванович Любимов и сын последнего, главный руководитель дела, инженер-технолог Иван Михайлович Любимов. Основной капитал предприятия определялся в 2.700.000 руб., разделенных на 10.800 акций, по 250 руб. Местопребывание правления о-ва назначено в Москве ²⁾.

О-во открыло свои операции 18 декабря 1904 г. и широко развило свои операции, имея ежедневные товаро-пассажирские линии Нижний Новгород—Казань—Пермь, Нижний-Новгород—Исады и Пермь—Усолье и товарное движение по рекам Волге, Каме, Вятке, Белой, Оке, Москве, Шексне, Ковже, Вытегре, Свири, Неве и по каналам Белозерскому, Мариинскому, Онежскому и Приладожским и производя, кроме транспортных операций, торговлю солью. Для выполнения перевозок оно имело свыше 60 пароходов различных размеров и мощности и около 400 непаровых судов.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XXII, № 22:271.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XXIV, № 24:517.

В 1905 г. основной капитал о-ва был увеличен до 3.000.000 р.¹⁾

В 1904 же году произошло слияние мологского пароходного предприятия Е. А. Ефремова и „Красносельско-Костромского пароходства“, учрежденного в 1900 г. Г. А. Набатовым. Объединенное предприятие начало работать на Мологе и Шексне до Череповца, приняв название „Коммерческого крестьянского пароходства по р.р. Мологе и Шексне“. В 1905 г. на Мологе появилось конкурентное компании предприятие о-ва местных крестьян, организовавшихся на кооперативных началах в числе около 50 человек и пустивших по Мологе до Весьегонска два парохода—„Крестьянин“ и „Гражданин“. Через два года упорной борьбы конкуренты решили слиться, образовав „Т-во коммерческого крестьянского пароходства по р.р. Волге, Мологе и Шексне“ и установив современем ежедневные линии Рыбинск-Тверь, Рыбинск—Весьегонск и Устюжна и Рыбинск—Череповец. Флот предприятия достигал до 10 паровых судов и 20 слишком дебаркадеров.

20 мая 1905 г. получило начало акционерное „Общество пароходства по р. Белой“, с основным капиталом в 1.000.000 руб., разделенных на 4.000 акций, по 250 р. каждая, возникшее из предприятия стерлитамакского мещанина Петра Ивановича Сергеева и интересное, между прочим, тем, что оно получило разрешение— „с соблюдением существующих законов, постановлений и прав частных лиц, по испрошении разрешения подлежащего начальства, производить разработку перекаатов и русла р. Белой по планам и проектам, подлежащим рассмотрению и утверждению ведомства путей сообщения, и производств вообще работ по улучшению, регулированию и приспособлению означенной реки для судоходства... под постоянным надзором и контролем технического персонала упомянутого ведомства“ (§ 2 устава о-ва)²⁾.

25 августа 1906 г. учреждено „Торгово-промышленное и пароходное товарищество Якова Степановича Чернебова“ в Нижнем-Новгороде, организованное из единоличного предприятия учредителя³⁾. Флот предприятия к тому времени возрос до 11 паровых судов, общей мощностью в 1.125 номин. сил, и до 60 слишком непаровых судов, из которых 50 баржей и свыше 10 перекачечных машинок.

26 апреля 1907 года образовано „Торгово-промышленное и пароходное товарищество Дмитрия Васильевича Сироткина в Нижнем-Новгороде“, с капиталом в 1.500.000 руб., разделенных на 1.500 паев, по 1.000 руб. каждый, основанное самим Сироткиным „для продолжения и развития“ принадлежащих ему предприятий „по перевозке грузов по рекам России и торговле нефтяными и другими товарами“⁴⁾.

Судоходное дело Сироткина развилось к тому времени очень сильно: он располагал 15 пароходами, общей мощностью до 1.700 номин. сил, и непаровым флотом до 50 единиц, среди которых около половины было железных баржей.

6 июля того же года получил утверждение устав „Камского павового товарищества“, с капиталом в 1.000.000 руб., разделенных на 4.000 паев по 250 руб., учрежденного личн. почетн. гражд. Григорием Васильевичем Кожевниковым и женой его Александрой

¹⁾ „Собр. Узак. и распор. правит.“ от 16 июля 1905 г., № 28, отд. II.

²⁾ П. С. В. Р. И., собр. 3, т. XXV, № 26242.

³⁾ Там же, том XXVI, № 28278.

⁴⁾ Там же, т. XXVII, № 29157.

Федоровной Кожевниковой „для организации и развития (принадлежавших им) речных пароходных предприятий с целью перевозки пассажиров и грузов, а также вообще для транспортирования грузов и для производства торговых и коммерческих операций, как в Империи, так и за границей“ (§ 1-й устава т-ва)¹⁾. Т-во открыло свои действия с 27 декабря 1907 г.

10 августа 1907 г. утвержден устав товарищества на паях „Ахтубинское пароходство“, организованного из товарищества на вере под тем же именем, с основным капиталом в 300-000 руб., разделенных на 1200 паев, по 250 руб. каждый²⁾. Т-во, открывшее действие с 20 мая 1908 г., и по оформлении своем сохранило первоначальный, очень интересный характер, объединяя в себе целых 38 мелких судоходных предприятий, работавших на Ахтубе и нижней Волге, обслуживая, между прочим, городские перевозки в Хвалынске, Царицыне и пос. Дубовке, и имевших в общем до 20 пароходов и барказов, около 15 перевозных паромов и свыше 30 дебаркадеров в разных пунктах района своей работы. Правление находилось в Царицыне. Одним из главных пайщиков и организаторов т-ва был упомянутый выше Ф. И. Экман.

6 октября 1908 г. группой крестьян во главе с Ф. Я. Быстрым из с. Закобякина, Ярославской губ., организовано „Товарищество коммерческого пароходства по р. Костроме“, располагавшее сначала только 2 пароходами—буксирным „Устюжанин“ и пассажирским (переделанным из буксирного) „Заря“, а позднее имевшее 4 товаро-пассажирских парохода—„Коммерсант“, „Крестьянин“ (переделанный из „Зари“), „Крестьяночка“ и „Мир“, которыми и обслуживало ежедневную линию Кострома—Буй.

В том же 1908 г. организовалось товарищество на вере под фирмой „Русь“, во главе которого встали—крупный саратовский коммерсант Василий Федорович Лапшин и Дмитрий Васильевич Сироткин. Последний, впрочем, оставался в новом предприятии недолго, не сойдясь с другими его руководителями. Т-во при посредстве Сироткина арендовало все судоходное дело компании „Надежда“ и таким образом сразу встало в ряды крупнейших волжских пароходств, хотя и с значительно устаревшим, а главное, как отмечалось выше, очень разнообразным и мало слаженным по подбору судов флотом. Общий состав этого флота достигал до 30 пароходов.

11 ноября 1908 г. утвержден устав акционерного общества „Океан“, образованного для продолжения и развития действий предприятия, принадлежавшего бр. Меркульевым. Учредителями т-ва были: отец Меркульевых Иван Васильевич и два брата—Андрей и Александр Ивановичи Меркульевы. Основной капитал о-ва первоначально был в 2.000.000 руб., позднее же был доведен до 4.000.000 (16.000 акций по 250 р.). О-во открыло свои действия с 11 мая 1909 г., имея в виду главным образом перевозку нефти. Речной флот его в начале 910-х годов состоял из 12 самодвижущихся судов (10 пароходов и 2 теплохода) и свыше 50 непаровых, из которых было 9 железных наливных баржей, емкостью в 2.040 тыс. пуд., 48 деревянных, грузоподъемностью в 6.500 тыс. пуд., и 7 перекачечных машинок.

Наконец, 28 июля 1909 г. утвержден устав подобного „Ахтубинскому пароходству“ предприятия под фирмой „Волжское паевое

¹⁾ Там же, т. XXVII, № 29345.

²⁾ Там же, т. XXVII, № 29470.

товарищество", объединившего отдельные пароходства нескольких лиц и ставившего себе целью „перевозку пассажиров и грузов и транспортирование кладей по рр. Волге, Каме и их притокам, а также производство торговых и комиссионных операций, как в Империи, так и за границей" (§ 1-й устава т-ва). Учредителями т-ва были: балахнинские купцы (Нижегородской губ.) Михаил Павлович Лапшин старший и Федор Павлович Облаев, крестьянин с. Новодевичья (Симбирской губ.) Семен Миронович Бузин, сарпийский мещанин (Калужской губ.) Василий Васильевич Савушкин и нижегородский купец Абрам Исакович Домбек. Основной капитал т-ва был всего в 100.000 руб., разделенных на 500 паев, по 200 р. каждый. Правление находилось в Нижнем-Новгороде.

Из более мелких и в большинстве случаев не оформленных официально объединений, возникших или развившихся в 900 г., можно указать на нижеследующие:

а) пароходство „Дружба“, организованное Флегонтом Михайловичем Баукиным и К^о в г. Сенгилее, Симбирской губ., располагавшее 4 пассажирскими пароходами — „Казань“, „Симбирск“ (оба по 40 номин. сил и постройки 1903 г. на заводе Яковлева в Молитовке), „Самара“ и „Сенгилей“, по 50 номин. сил (постройки 1904 г. на заводе Калашникова в Нижнем-Новгороде), совершавшими плавание между Казанью и Самарой; в различных пунктах этого плеса К^о имела свыше 15 дебаркадеров;

б) пароходство „Джамбай“, образованное И. А. Казановым в Астрахани—с 5 буксирными пароходами, мощностью от 30 до 60 номин. сил, постройки разных годов, плававшими главным образом в низовьях и дельте Волги; позднее фирма завела еще 2 буксирных теплохода;

в) т-во „Переправа“ А. Е. Токарева, Л. А. Канавиной и К. М. Леонтьевой в г. Саратове, имевшее 7 паровых судов (3 пассаж., 1 тов.-пассаж., 2 букс. и 1 букс.-товарн.), мощностью от 25 до 50 сил, и до 10—15 непаровых и работавшее по всей Волге, обслуживая в то же время переправу через Волгу в Саратове; позднее предприятие перешло к одному Александру Евгеньевичу Токареву;

г) торговый дом „В. К. Сорокин и бр. Тупицыны“ в Перми, образовавшийся из единоличных предприятий Василия Кондратьевича Сорокина, владевшего 4 товаро-пассажирскими пароходами, мощностью от 30 до 60 номин. сил, и бр. А. и В. Тупицыных, имевших 3 небольших парохода (буксирный, буксиро-пассажирский и товаро-пассажирский), мощностью от 20 до 30 сил; предприятие работало по рр. Белой, Уфе, Каме и Волге до Казани;

д) торговый дом „Н. И. Ремизов с бр-ми“ в Нижнем-Новгороде, организованный Николаем Ивановичем Ремизовым и располагавший 7 буксирными пароходами, мощностью от 20 до 75 номин. сил, позднее вошедший в состав акционерного о-ва „Крестьянин“;

е) торговый дом „Цеховой и К^о“ в Рыбинске—с 4 буксирными пароходами, от 35 до 100 номин. сил, плававшими по Волге, Каме и Шексне, и целым рядом непаровых судов—баржей и полудодков, число которых с течением времени было более 50 единиц;

ж) пароходство „Братья Кашины“, образованное в 1903 г. племянниками Михаила Матвеевича Кашина Егором и Федором Григорьевичами Кашиными, получившими по наследству от брата своего Василия Григорьевича перевоз через р. Волгу в Ярославле и дачную пароходную линию от Ярославля до Устья (на 17 верст

выше Ярославля), обслуживаемую двумя небольшими колесными пароходами; с течением времени предприятие Кашиных, умело руководимое старшим из братьев Егором Григорьевичем, открыло 3-мя вновь приобретенными пароходами ежедневные пассажирские линии Ярославль—Рыбинск и Ярославль—Диево Городище, а ярославское пригородное сообщение оборудовало винтовыми паровыми баркасами—„Пчелками“;

з) т-во Г. Д. Маякина в Нижнем-Новгороде с 3 небольшими и очень слабыми буксирными пароходами в 22,35 и 59 номин. сил;

и) т-во Кирилловского пароходства в г. Кириллове, Новгородской губ., составившееся из 28 отдельных владельцев и работавшее сначала 2, а затем 3 небольшими товаро-пассажирскими пароходами, от 18 до 36 номин. сил, по р. Шексне между Кирилловом и Рыбинском;

к) „Макарьевское грузовое пароходное т-во“ в г. Макарьеве, Костромской губ., имевшее первоначально 1, а затем 3 буксирных парохода, в 50, 45 и 30 номин. сил, и 8 баржей, плававших по Унже и Волге;

л) торговый дом „Ф. И. Носков с с-ми“ в с. Кляземский Городок, Владимирской губ., располагавший 3 буксирными пароходами и непаровым флотом до 25 судов—тезянок, барок и баржей, работавших на р.р. Оке, Тезе и Клязьме;

м) Москворецкое пассажирское пароходство бр. Окуневых, Энгельмейера и Вахрушева—с рядом мелких винтовых баркасов, мощностью по 8 номин. сил, обслуживавших пригородное сообщение Москвы;

н) торг. дом „Бр. Таланцевы“, владелец крупного маслобойного завода в г. Ядрине, открывший с 1903 г. пассажирское сообщение по р. Суре между гг. Васильсурском и Курмышом небольшим пароходом „Чайка“.

Новые единоличные предприятия. Из более или менее крупных единоличных пароходных предприятий на коренной Волге за десятилетие 1900—1909 гг. не возникло почти ни одного. Можно отметить лишь предприятие А. Шамси-Ассадулаева—бакинской нефтепромышленной фирмы, составившей для Волги флот из 6 буксирных пароходов, мощностью от 80 до 120 номин. сил, и свыше 10 баржей, из коих до половины железных, для перевозки собственных грузов фирмы. Позднее фирма довела свой паровой флот до 9 пароходов, общей мощностью в 705 номин. сил. На притоках Волги можно назвать предприятия: а) бр. И. и В. Мелешиных на р.р. Оке, Мокше и Клязьме, работавших 4 буксирными пароходами (из коих 2 первое время были арендованы у Выксунских горных заводов), 2 небольшими пассажирскими и рядом непаровых судов—барок, гусян и мокшан, количество которых доходило до 40 слишком единиц; б) Э. Н. Хасабова в г. Уфе, имевшего 4 товаро-пассажирских парохода и 6—7 непаровых судов для плавания по рр. Белой, Уфимке и Волге; в) П. В. Чиркина в г. Ветлуге, прибавившего к 2 небольшим унаследованным от отца пароходам, в 20 и 35 номин. сил., постройки 1897 и 1899 гг., еще 3 буксиро-пассажирских парохода (при стольких же примерно баржах) для работы по р. Ветлуге и Волге, и г) уроженца Финляндии Е. А. Лайхия, с 1905 г. открывшего двумя небольшими винтовыми пароходами собственной постройки пригородную пассажирскую линию в Саратове; в 1913 г., после смерти основателя, предприятие перешло к трем его сыновьям, которые с успехом

продолжали дело пароходства в прилегающем к Саратову районе, а в 1914 г., по приглашению уральского казачества, организовали, было, одним пароходом пассажирское сообщение по р. Уралу, проработав здесь, впрочем, только одну навигацию.

Старые пароходства. Среди старых акционерных обществ вполне сохранило свое положение о-во „Самолет“, неуклонно продолжавшее планомерное обновление своего флота. В течение рассматриваемого десятилетия оно построило 13 новых пароходов, главным образом для верховых волжских плесов—нижегородско-рыбинского и тверского. Для первого были сооружены 7 однотипных пароходов: 4 в 1903 г.—„Кн. Иоанн Калита“¹⁾, „Кн. Мстислав Удалой“, „Кн. Ярослав Мудрый“²⁾ и „Николай Жеванов“³⁾, размерами в 200'×25'×8', с машинами Compound мощностью по 80 номин. сил, и 3 в 1905 г.—„Кн. Михаил Тверской“ (новый)⁴⁾, „Кн. Владимир Святой“⁵⁾ и „Кн. Дмитрий Ростовский“, размерами по 226'×26'×9' (с незначительными колебаниями в дюймах), с машинами мощностью по 100 номин. сил. Все суда были постройки завода Коккериль. Для тверского плеса были выстроены 3 парохода: „Серов“ (в 1900 г.), „Салтыков-Щедрин“ (в 1902 г.) и „Чайковский“ (в 1903 г.), размерами—первый в 150'×19'×7', второй в 150'×27'×7' 6" и третий в 155'×22'×7' 3½", и с машинами по 35 номин. сил. Кроме того, о-вом построены (на заводе Коккериль) 2 парохода для низового плеса—„Гоголь“ (новый,—в 1900 г.) и „Крылов“ (в 1908 г.), однотипные с „Пушкиным“, и 1 буксирный—„Птенчик“, 176'×22'×7', в 45 номин. сил, работы Воткинского казенного завода.

Следом за „Самолетом“ шло „О-во по Волге“. В начале десятилетия оно не проявляло особой деятельности в судостроении, выпустило только 2 новых парохода—„Самодержец“⁶⁾, в 280'×30'×10' 6", с машиной тройного расширения в 900 инд. сил, постройки Воткинского казенного завода 1901 г., и „Крестьянка“, в 203'×23'×8', с машиной Compound в 75 номин. сил, постройки завода Яковлева 1902 г. Но уже в следующем же году о-во поставило себе задачу обновить весь свой флот по примеру о-ва „Самолет“, при чем, оставшись не вполне довольным вышеназванными пароходами, повело в дальнейшем дело с Сормовским заводом, на котором и были построены лучшие его суда. Обновление, вопреки „Самолету“, началось с рыбинского плеса, на который о-во решило распространить свою деятельность, исключительно сосредоточенную до сих пор на линии Нижний-Астрахань, и для которого в 1904 г. были сразу выпущены 4 новых однотипных парохода: „Княжна“⁷⁾, „Боярышня“⁸⁾, „Дворянка“⁹⁾ и „Гражданка“, размерами по 216'×25'×8' 2", с машинами Compound по 100 номин. сил (см. рис. 189). В том же году был построен один новый пароход—„Граф“¹⁰⁾ и для низового плеса Волги. Судно, размерами в 280'×30' 6"×10' 6", с машиной тройного

1) Ныне „Власть Советов“.

2) „Правда“.

3) „Поведитель бурь“.

4) Ныне „Память Вахитова“.

5) „Советская Республика“.

6) „Крестьянин“.

7) „Память матр. Хохрякова“.

8) „Рабочий“.

9) „Роза Люксембург“.

10) „Усневич“.

расширения в 900 индик. сил, было сделано по последнему слову техники и явилось одним из лучших товаро-пассажирских пароходов на Волге. Испытав его в течение нескольких навигаций, о-во заказало Сормовскому заводу еще 4 таких же парохода, из которых первый и вышел на Волгу в 1909 г. под названием „Графиня“ (см. рис. 190).

Другие акционерные предприятия в 900 гг. не много сделали по обновлению своих флотов. Даже такие крупные фирмы, как „Кавказ и Меркурий“ и „Восточное общество“, построили за десятилетие всего по 4 новых парохода, в первом о-ве пассажирские, мощностью по 950 индик. сил, и во втором буксирные, по 700 индик. сил. Исключение в данном случае составляли только нефтепромышленные фирмы, неуклонно продолжавшие увеличивать свои перевозочные средства. Так, т-во бр. Нобель построило в течение десятилетия 10 самодвижущихся судов, явившихся новым достижением в судостроительном деле, на чем мы особо остановимся дальше; о-во „Мазут“ приобрело все предприятие фон-Мекка (о-во „Ока“), состоявшее из 20 буксирных пароходов, общей мощностью в 2400 слишком сил, и свыше 100 непаровых судов, и т. д.

Из единоличных предприятий, особенно развившихся в 900 гг. на коренной Волге, помимо указанных выше и перешедших в акционерные общества, компании и товарищества, можно отметить буксирное пароходство Землянова, бр. Бузиных и М. П. Лапшина, а также рыбопромышленников Беззубикова, Косова и Федорова.

Сергей Андреевич Землянов, наследник упомянутого выше А. П. Землянова, основателя фирмы, работая с помощью сына, Константина Сергеевича, довел свой флот до 9 паровых судов, общей мощностью около 1000 номин. сил, и до 60 слишком непаровых судов, занимаясь главным образом перевозкой хлебных грузов и отчасти торговлей ими. Среди пароходов Землянова был, между прочим, „Волга“ (б. „Его Превосходительство“), постройки Сормовского

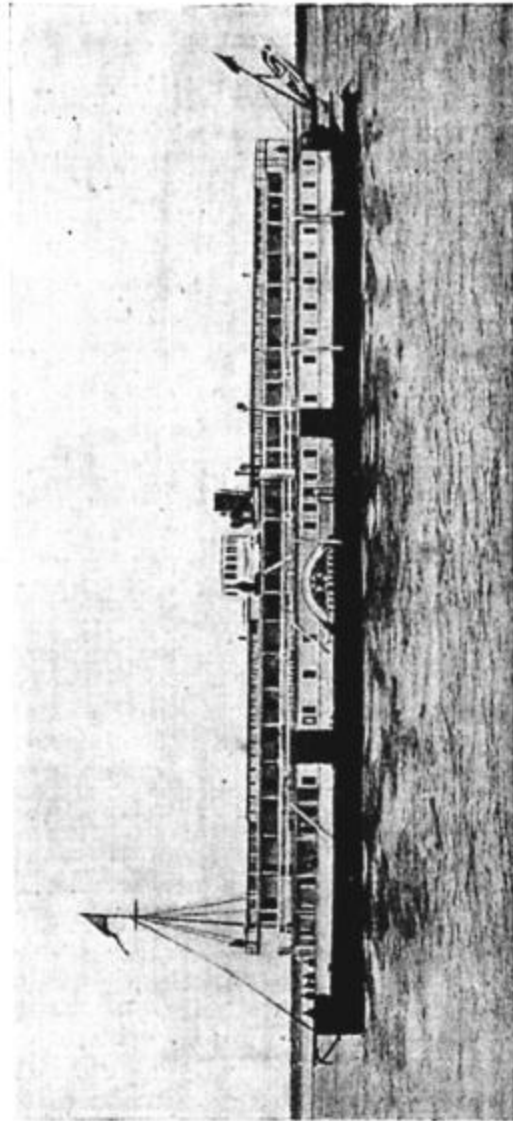


Рис. 189. Пароход „Гражданка“ „О-ва по Волге“ (рыбинского плеса).

завода 1903 г., купленный позднее т-вом бр. Нобель, с переименованием в „Вандала“, и считающийся в настоящее время лучшим буксирным пароходом на Волге.

Железное судно в $215' \times 29' \times 9' 11''$, с машиной тройного расширения мощностью в 250 номин. (1000 индик.) сил, представляет собой образец последних достижений в буксирном пароходостроении, соединяя быстроту хода и легкость тяги (до 800.000 пуд. в межень) с большой экономичностью работы и минимальным (сравнительно) расходом топлива (см. рис. 191).

Самарские купцы Семен и Яков Мироновичи Бузины имели в 1900 гг. 5 пароходов, общей мощностью в 580 номин. сил, и до 25 хлебных баржей-„сорокоушек“.

Балахнинский купец Михаил Павлович Лапшин (старший), старший судопромышленник, работавший еще на расшивах, имел 3 буксирных парохода, мощностью в 100, 120 и 180 номин. сил; как мы уж отмечали выше, в 1909 г. он вошел с своим предприятием в „Волжское паевое товарищество“, ближайшим образом им и организовванное, но продержавшееся недолго.

Судоходное дело И. В. Беззубикова в рассматриваемое 10-летие очень сильно увеличилось по составу судов, число которых достигло 21, но почти все они были очень мелкие, мощностью от 7 до 20 номин. сил, не более 5 судов от 20 до 45 сил и только 1 („Синеморец“, постройки Воткинского завода 1903 г.) в 150 номин. сил. Последний пароход плавал между Астраханью и Нижним-Новгородом, все остальные исключительно на астраханских рыбных промыслах.

Предприятия Е. З. Косова и И. К. Федорова также значительно увеличили свои флоты по сравнению с 90-ми годами, причем и суда их были, в общем, более крупными, чем у Беззубикова. Косов располагал в 900 гг. 8 буксирными пароходами, мощностью от 25 до 60 номин. сил; Федоров 14 пароходами, общей мощностью в 650 сил, при чем 7 из них были от 50 до 100 сил.

Кроме всех вышеназванных, можно отметить еще двух лиц— П. Ф. Облаева и В. Е. Фаддеева, владельцев судостроительных заводов, подобно Журавлевым промышленявших, помимо судостроения, и судоходством, используя для этого не только постоянные суда своего рабочего флота, но не редко и сооружаемые на своих заводах пароходы до их продажи или сдачи заказчикам. В середине рассматриваемого 10-летия Облаев работал 8 буксирными пароходами, общей мощностью в 625 номин. сил; Фаддеев 11 пароходами, из которых только 3 были от 25 до 35 сил, все же остальные—совсем мелкие, типа баркасов, мощностью от 7 до 18 сил, работавшие в астраханском пригородном сообщении. Предприятие Облаева, как и Лапшина, входило в состав „Волжского паевого товарищества“.

На Капе, как мы уже говорили выше, торг. дом бр. Каменских произвел в 900 гг. полное обновление своего пассажирского флота, построив на Сормовском заводе 9 пароходов по образцу лучших волжских судов. Это были: „Михаил“, „Алексей“ и „Иван“, размерами в $250' \times 28' \times 10'$; с машинами Compound по 220 номин. или 700 индик. сил, выпуска 1904 и 1905 гг., и „Федор“, „Александр“, „Василий“, „Марианна“, „Наталья“ и (новый) „Григорий“, в $265' \times 28' \times 10' 5''$, с машинами тройного расширения по 250 номин. или 850—900 индик. сил, все выпуска 1909 г. Кроме того, в 1900 г. на Воткинском казенном заводе был построен буксирный пароход „Киев“, в $210' \times 28' \times 8' 11''$, с машиной тройного расширения в 250 номин. или 750 индикат. сил. С новыми пароходами (по выходе которых некоторые старые

продавались) флот предприятия состоял в 900 гг. из 22 пароходов (12 пассажирских и товаро-пассажирских и 10 буксирных), общей мощностью в 4.275 номин. сил. Помимо них торг. дом имел до 40 большемерных деревянных баржей и свыше 20 дебаркадеров. Целый ряд транспортных контор был учрежден не только по всему району

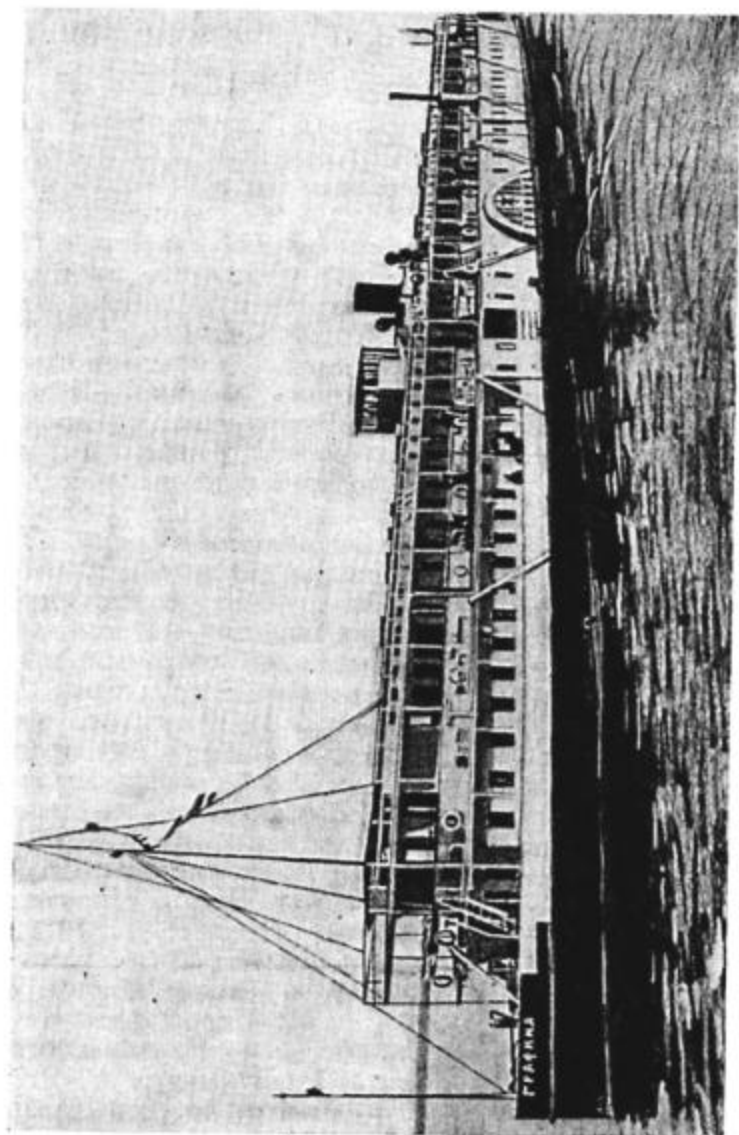


Рис. 190. Пароход „Графиня“ „О-ва по Волге“ (астраханского плеса).

Поволжья, но и в глубокой Сибири. В 1908 г. открыт отдел заграничных сообщений с главной конторой в Риге для вывоза грузов в Западную Европу и Америку.

Продолжало также улучшение своего флота и пароходство Любимова. В течение 900-х годов оно построило на своем заводе в Перми 5 однотипных пассажирских пароходов по образцу „Екатеринбурга“: „Волга“, в 260' × 27' × 9'9", „А. С. Любимова“¹⁾,

¹⁾ Ныне „Печора“.

„И. И. Любимов“, „Нева“ и „С.-Петербург“, по $266' \times 27' \times 9'9''$, все с машинами тройного расширения по 700 индик. сил. Общий состав флота парохолства к концу десятилетия достиг 21 парохода (из коих 9 пассажирских и 12 буксирных), общей мощностью в 2.658 номин. сил, и до 90 слишхом непаровых судов, из коих 61 баржа, 6 баркасов и 26 дебаркадеров,—в числе баржей было 5 железных.

Наконец полного своего расцвета достигло в 900 гг. парохолство М. К. Кашиной, работавшей одновременно на Каме и Волге.

Флот предприятия в первой половине десятилетия увеличился на 4 крупных парохода: „Матрона“ ($224' \times 25' \times 9'6''$, постройки 1903 г. на нижегородском заводе Калашникова), „Григорий“ ($254' \times 28' \times 9'9''$, хозяйственной постройки 1904 г.), „Харитина“ ($230' \times 26' \times 9'2''$, постройки муромского завода Валенкова также 1904 г.) и „Вера“ ($197' \times 24' \times 8'3''$, своей постройки 1905 г.),—все с машинами Compound, мощностью в 100, 150, 120 и 90 номин. сил. Кроме того, было построено несколько мелких пароходов для коротких линий местного сообщения. Парохолство имело ежедневную линию Рыбинск—Казань и 4 отправления в неделю между Казанью и Пермью, обслуживаемые 8-ю первоклассными легко-пассажирскими пароходами, и ежедневные линии Нижний—Кострома, Нижний—Исады—Лысково и Рыбинск—Тверь с пароходами меньших размеров. Кроме того, с открытием москворецких шлюзов устраивалась срочная товарная линия Нижний—Москва. Фрахт и такса на проезд продолжала оставаться дешевле всех других крупных парохолств.

На Оке сильно расширила свое дело фирма Качкова, с 1902 года, за распадением бывшего „Товарищества по р. Оке“, работавшая почти монопольно и располагавшая в середине десятилетия 11 американскими пароходами, 3 полуамериканскими—со вторым этажем только в кормовой части, 4 буксирными и 1 товарным, при непаровом флоте до 40 единиц (главным образом дебаркадеры). До 1905 г. на Оке, кроме Качкова, работал лишь И. И. Фонталов, на участке Нижний-Новгород—Муром, а после ликвидации его предприятия в том же году сюда пришел (с 2 пароходами американского типа) бывший компанион Качкова Н. В. Зворыкин, но их конкуренция не была опасна „Парохолству по р. Оке наследников А. В. Качкова“, как переименовалось это парохолство после смерти своего основателя в 1904 г. В 1906 г. фирма Качковых открыла новую, товарно-пассажирскую линию Рязань—Москва. Позднее, в 1911 г., она пустила свои пароходы и на Клязьму, начав здесь борьбу с торговым домом „Николаев с с-ми“, и в конце концов, в 1913 г., заставила его ликвидировать дело, передав свой флот Качкову, но в том же 1913 г. последний был сам вытеснен с Клязьмы богатой промышленной фирмой „Товарищество мануфактур А. Я. Балина“, имевшей фабрику в с. Юже в 10 верстах от берегов Клязьмы. Т-во завело 2 американских парохода и до 20 слишхом непаровых судов—баржей, тезянок, баркасов, прибавило к ним несколько арендованных паровых и непаровых судов и открыло правильную линию Нижний-Новгород—с. Холуй, понизив фрахт (при крупных собственных грузах) до пределов, признанных невыгодными парохолством Качковых. Последнее ушло с Клязьмы и отныне сосредоточило свое внимание исключительно на р. Оке и несколько поздней отчасти на Москве-реке.

Из продолжавших развиваться и увеличивать свой флот предприятий на других, более мелких реках бассейна можно назвать едва ли не одно парохолство „Д. Д. Якимова наследницы“ по

р. Белой. Руководимое ближайшим образом старшим сыном учредителя фирмы Дмитрием Дмитриевичем (в отличие от отца назы-

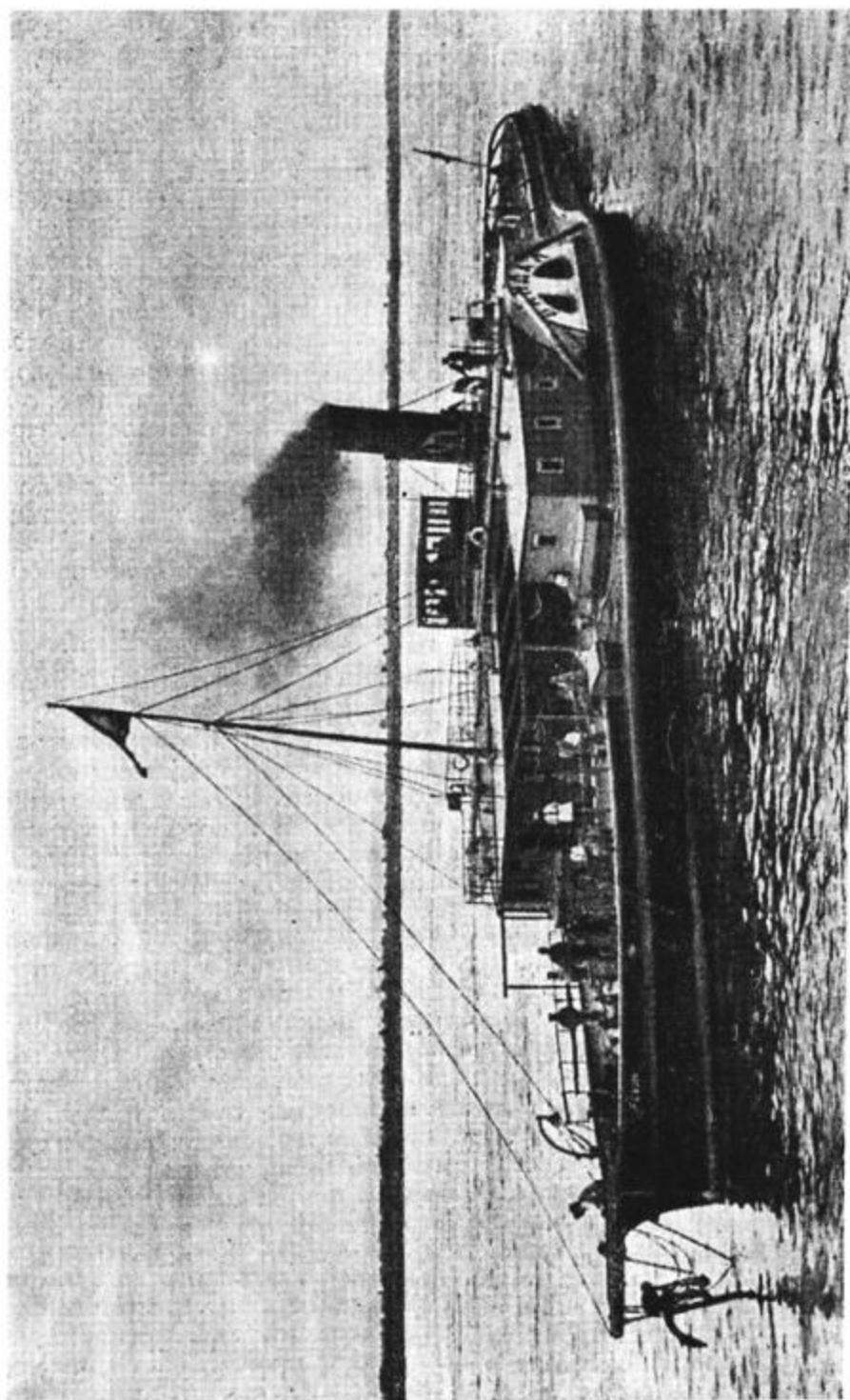


Рис. 191. Буксирный пароход „Вандал“ (6. „Волга“).

ваемого „младшим“), предприятие быстро развернулось, пользуясь ослаблением деятельности торгового дома Якимовых, который начал

определенно клониться к упадку с последовавшей в 900 гг. смертью последнего из братьев—учредителей фирмы Николая Дмитриевича. Флот пароходства „Д. Д. Якимова наследницы“ увеличился за 900 гг. почти в три раза, выражаясь в 8 паровых товаро-пассажирских судах американского типа, общей мощностью в 555 номин. сил, и в 15—20 непаровых—баржей и дебаркадеров.

Как можно видеть, развитие единоличного пароходства, под влиянием ряда общих неблагоприятных причин и конкуренций более обеспеченных средствами акционерных обществ и компаний, продолжало все более и более задерживаться и сокращаться. Наступало время, когда сравнительно мелкому капиталу становилось невозможно работать на крупных, транзитных путях бассейна и волей-неволей приходилось или совсем прекращать свое дело, или уходить на работу в местные сообщения. Даже крупные, акционерные предприятия испытывали большие стеснения, и в борьбе за улучшение своего положения некоторые из них изменяли формы своей работы, совершенно отказываясь от буксирного флота, как о-ва „по Волге“ и „Кавказ и Меркурий“, или вводя срочное товаро-пассажирское движение, как „Восточное общество“; другие пошли по испытанному пути—расширяя свою деятельность на районы, где они раньше не работали, как то же „О-во по Волге“, продолжившее свою линию до Рыбинска; большинство же старалось в тяжелые годы „приработать“ на других делах, напр. заводя торговлю хлебом, нефтяными продуктами и пр., вводя комиссионные операции, организуя сухопутное транспортирование кладей и т. д.

Пионерская деятельность пароходства.

Из вновь завоеванных для пароходства районов необходимо особо остановиться на реке Москве.

Москва-река вследствие мелководья и извилистости своего русла не знала пароходов: взводное судоходство по ней совершалось конной тягой, сплавное—самосплавом; все судовое движение находилось в руках коноводных артелей, которые чувствовали себя хозяевами реки, а при многочисленности артелей фактически здесь царил полный и грубый произвол. Между тем сама по себе москворецкая артерия, связывавшая московский промышленный район с Поволжьем, представляла огромный интерес для волжского пароходства и громадное значение для всей промышленности и торговли страны.

Первым пароходным предприятием, рискнувшим пустить свои суда в Москву-реку, было о-во „Ока“. В начале октября 1900 года оно отправило на Москву один свой буксирный пароход с двумя баржами, груженными керосином в количестве около 50.000 пуд. Пароход, вследствие новости пути и массы встреченных затруднений, шел до Москвы около 7 суток, при чем ночи стоял. Коноводы, предвидя серьезные неприятности себе от вновь появившегося конкурента, встретили его крайне враждебно: они не давали пароходу обходить свои караваны, тормозили ввод его в шлюзы и т. д., пуская при этом в ход все возможные средства вплоть до кулаков, кольев и поленьев. О-во „Ока“ однако не испугалось препятствий и в навигацию 1901 года продолжало свою работу на Москве-реке, а в следующем 1902 году, по настоянию фактического владельца о-ва фон-Мекка, правительством были изданы особые „Правила о порядке пропуска судов и плотов через шлюзы на реке Москве“, положившие начало упорядочению москворецкого судоходства. Однако до 1904 г. здесь работали только буксирные пароходы

и то не вполне регулярно. В 1904 г. впервые пустило на Московскую реку мелкие товаро-пассажирские пароходы „Т-во Вятско-Волжского пароходства“, открыв сквозную линию до г. Москвы. Вслед за ним сюда пошли: с 1906 г. М. К. Кашина, а с 1907 г. „Надежда“, „Наследники А. В. Качкова“ и бр. Каменские.

Новый тип непаровых судов. С развитием на Москве-реке пароходства здесь получил распространение и особый тип непаровых судов—так называемые *баркасы* (или *барказы*).

Судовое название *баркас*—от ф. *barcasse*—очень древнего происхождения, на протяжении ряда веков неоднократно менявшее свое значение. Первоначально им назывался род самых больших гребных грузовых судов ¹⁾. В старой Франции оно относилось, наоборот, к малым баркам, а позднее начало применяться в насмешку к большим, неуклюжим кораблям, тихходным и неповоротливым.

У нас в России термин *баркас* долгое время употреблялся исключительно в морском флоте, где им назывались гребные грузовые суда о 2—3 съемных мачтах и 10—12 веслах, служившие для погрузо-разгрузочных целей. Каждый корабль обязательно имел по крайней мере один баркас, на ряду с катерами, служившими для развозов.

Из речных водных путей этот термин возник впервые на Днепре, а в период парового флота появился и на Волге, где с течением времени стал употребляться в двойном значении: 1) в качестве названия самых малых винтовых пароходиков, 2) для обозначения деревянных и железных непаровых судов, которые и получили преимущественное распространение на московско-окском водном пути.

Московско-окские баркасы—суда американского типа, с приподнятыми и слегка округленными конечностями, как у старинных расшив, но с совершенно тупым образованием кормовой части. Вместо палубы на баркасах протягивается на высоте не менее 1 сажени от бортов тент, огораживаемый кругом тонкой реечной стенкой с 2—3 воротами в ней. Размеры баркасов: 30—40 саж. в длину и 6—7 саж. в ширину; грузоподъемность 30—40 тыс. пуд. на осадке до 5—6 четв. Управление судов—рулями, которых бывает обычно 2—3 на каждом судне.

С Оки баркасы распространились и на другие пути волжского бассейна, особенно более мелкие и с разной глубиной и условиями плавания, как, напр., системы, где их ходовые достоинства были очень ценны.

Паровые баркасы получили преимущественное применение в разных видах местного сообщения: в пассажирских перевозках пригородных линий, в обслуживании рейдов и пристаней, рыбных промыслов и т. д. Общее количество паровых баркасов к концу периода частновладельческого флота на Волге достигло очень значительных цифр, при чем немалый процент в них падал и на самое ведомство путей сообщения, которым баркасы употреблялись для разнообразных служебных надобностей.

Укрепление положения пароходства. Вполне естественно, что происшедшая в 90 и 900 гг. концентрация судоходных предприятий усиливала и укрепляла общественную роль волжского судоходства, которое, в конце концов, сплотившись вокруг почти исключительно

¹⁾ О чем может свидетельствовать и окончание ас, как мы уже отмечали, образующее увеличительные имена муж. рода.

судоходного по составу своих членов нижегородского биржевого общества, руководимого в это время умным и энергичным Д. В. Сироткиным, предприняло организованную борьбу за свои интересы.

Борьба за удешевление топлива. Как и следовало ожидать, борьба эта прежде всего проявилась в вопросе о ценах на нефтяные продукты и, в частности, на жидкое топливо.

Уже в 1906 г. нижегородское биржевое общество обратилось с особой запиской к правительству, в которой ходатайствовало: а) о законодательной нормировке цен на нефтяные продукты; б) о прекращении сдачи нефтеносных земель с торгов во избежание попадания их в спекулятивные руки; в) о взимании в казну следуемого по договорам с арендаторами нефтеносных земель долевого отчисления с добычи не деньгами, как практиковала казна, а добываемыми продуктами—для распределения их между казенными железными дорогами и заводами в целях ослабления спроса; г) о снятии акциза с керосина; д) о запрещении вывоза за границу сырой нефти и мазута.

Не дождавшись удовлетворения своих ходатайств, биржевое общество в декабре следующего 1907 года избрало особую комиссию для разработки нового ходатайства по поводу чрезмерного вздорожания нефтяного топлива, каковое ходатайство и представило в январе 1908 г. чрез специальную депутацию. Новое ходатайство ограничивалось лишь тремя пунктами: 1) об эксплуатации предположенных в то время к отдаче с торгов 126 десятии нефтеносных земель самим правительством или по крайней мере об отказе от сдачи их в аренду старым предпринимателям по добыче нефти; 2) о взимании долевого отчисления нефтепродуктов натурою для использования его на нужды железных дорог и казенных заводов и 3) о созыве на Волге общего съезда потребителей нефтяного топлива—судопромышленников.

Ходатайство, как и в 1906 г., пошло по разным мытарствам и не имело больших практических результатов, кроме лишь последнего пункта— о судоходном съезде, который встретил благоприятное отношение со стороны министра путей сообщения и в конце концов вылился в создание на Волге постоянной организации „съездов судовладельцев волжского бассейна“, отныне принявшей на себя всю идеологическую защиту интересов волжского судоходства.

Меры к снижению эксплуатационных расходов:

Кроме указанных мероприятий чисто общественного характера, волжские судовладельцы, все вместе и каждый в отдельности, прилагали все усилия к изысканию реальных, практических мер, с одной стороны, для понижения своих эксплуатационных расходов, с другой—к повышению доходности своих предприятий. В результате этих усилий явилось несколько достижений, имевших огромное значение в деле дальнейшего развития и улучшения волжского судоходства.

а) Увеличение размеров паровых судов. Из мероприятий первой группы—по сокращению расходов судоходных предприятий—в качестве важнейших нужно указать на увеличение размеров паровых судов и применение к судоходству тепловых двигателей внутреннего сгорания; почти единственным практически действительным мероприятием второй группы—по повышению доходности предприятий,—если не считать влияния в этой области и первой

группы мер, было дальнейшее объединение судоходства для совместной, сплоченной борьбы за свое существование и успех дела.

Остановливаясь в отдельности на каждом из указанных мероприятий, необходимо сказать, что сравнительная выгодность грузовых судов крупных размеров и емкости, приводивших к большой экономии в силе тяги, давая возможность при одной и той же затрате механической энергии вести значительно большее количество груза, сознавалось на Волге давно. Как мы видели выше, еще „О-во по Волге“ 1843 г. в самом начале своей деятельности пыта-

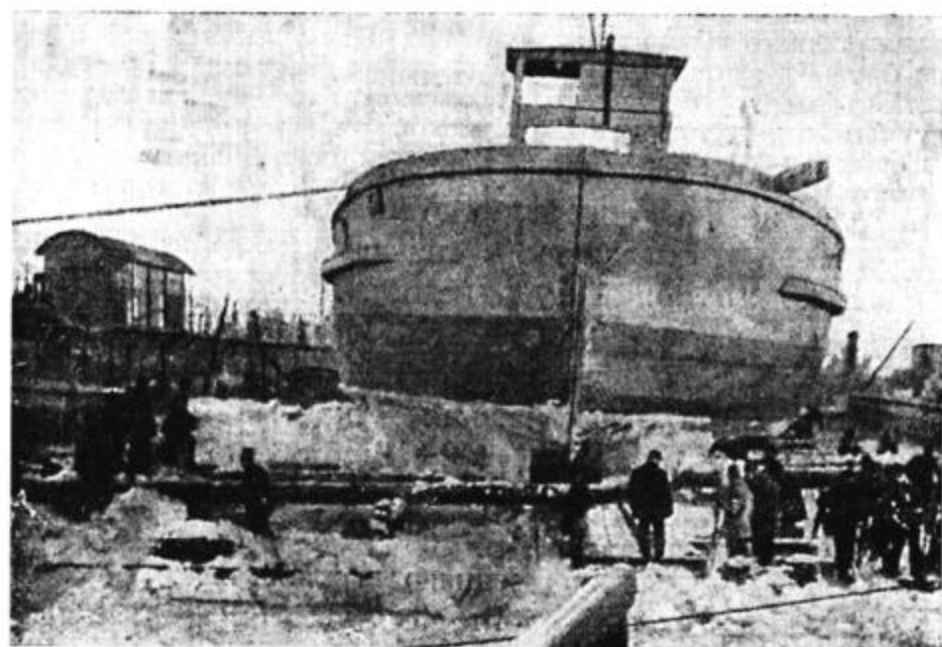


Рис. 192. Постройка железных баржей-новинок на Кулебакском заводе.

лось строить баржи до 55 саж. длины. Однако такое увеличение судовых размеров оказалось в то время невозможным ни по состоянию тогдашнего волжского пути, ни по практиковавшемуся типу баржей утюгообразной формы, с острыми образованиями носа и кормы, дававших большую осадку и, при постройке исключительно из дерева, становившихся очень тяжелыми и неповоротливыми на ходу.

Развитие землечерпания на Волге и применение железа к непаровому судостроению устранили некоторые из вышеуказанных препятствий к увеличению размеров непаровых судов, по тем острее и серьезнее сказывались при этих условиях препятствия конструкционного характера, долгое время представлявшиеся неустраняемыми.

Спустя однако полвека после появления у нас баржей, разрешение и этой задачи было найдено. Уже А. А. Зевеке в 80 гг. обратил внимание на недостатки „режущих“ воду судов утюгообразной формы в отношении паровых судов, построив свои заднеколесные пароходы-паузки с ложкообразными очертаниями носовой части, как это было у расшив и первых пароходов „О-ва по Волге“. Та же конструкция была применена инженером о-ва „Дружина“ А. Губыриным к постройке товарных пароходов-„новинок“.

при чем размеры их были доведены до размеров больших волжских баржей—„сорokoушек“. Однако ни тот, ни другой деятель не обратили внимания на применение данной конструкции к непаровым судам, для которых она имела особенно важное значение. Это большое дело, имевшее громадное влияние на дальнейшее развитие и успехи волжского судоходства, сделал не раз упоминаемый нами выше Д. В. Сироткин.

В 900 гг. Сироткин занимает постепенно положение уже центральной фигуры не только в судоходной среде г. Нижнего-Новгорода и Нижегородского края, но и в Поволжья вообще. С 1907 г. он—бессменный председатель нижегородского биржевого комитета, объединяющего в своих выступлениях и деятельности все поволжские биржевые комитеты; с 1908 г. также бессменный председатель совета съездов судовладельцев волжского бассейна, а с 1913 г. одновременно и нижегородский городской голова, которому Нижний-Новгород много обязан своим благосостоянием и при котором он определенно начал выдвигаться в качестве передового пункта всего Поволжья.

Глубокий знаток судоходного дела, тщательно изучивший его историю и технику, Сироткин нашел, что наиболее совершенным типом волжского судна, идеально приспособленным к самобытным условиям плавания по великой реке, были старые расшивы, детальные формы которых, в увлечении судовыми типами парового периода, были уже утеряны волжскими судостроителями. Добившись после долгого труда восстановления этих форм и дополнив их тем, что дала судостроительная наука и практика позднейшего времени, Сироткин сконструировал тип новой баржи, который до настоящего времени остается непревзойденным по своим судоходным достоинствам. Носовой части судна была придана яйцеобразная форма; кормовая часть и борты сделаны также с значительным подбором, благодаря чему вода легко и свободно подходила под носовую часть, скользила под корпусом судна и вследствие подбора кормы не делала сзади водоворота, задерживающего ход и затрудняющего праваж, а так же легко и свободно отходила от судна на перо руля,—все это делало баржу легкой на ходу, послушной праважу и, в отличие от судов, режущих воду, значительно менее „рыскливой“. Но главным достоинством новой конструкции было то, что она давала возможность сильно увеличить размеры судов, особенно при постройке их из железа, так как устраняла опасность провисания конечностей и, при значительной ширине и плоскодонности судна, уменьшала опасность повреждений его при прохождении мелей и перекатов.

Уже в конце 90-х годов Сироткин, на удивление всей Волге, построил несколько деревянных баржей новой конструкции до 60 саж. длины, грузоподъемностью до 300.000 пуд., а в 1907 г. выпустил свою железную „Марфу-Посадницу“, произведшую в баржевом судостроении такой же переворот, как некогда в паровом судостроении пароходы американского типа ¹⁾. Баржа (построенная по чертежам Сироткина на заводе И. А. Шорина в Гороховце на р. Клязьме) имела невиданные и неслыханные на Волге размеры: 72 саж. в длину и 10 саж. в ширину, при грузоподъемности в 550.000 пуд. наливного груза на осадке в 19 четв.

¹⁾ Имея в виду, что новые баржи по своим внешним очертаниям несколько напоминали заднеколесные пароходы Зевеке, заимствованные из Америки, их начали в свою очередь называть *американками*.

К тому времени т-во бр. Нобель разрабатывало свою программу постройки баржевого железного каравана, для чего предприятием был сделан даже особый заем в 10 милл. руб. Появление „Марфы Посадницы“, конечно, не могло не обратить на себя внимания фирмы Нобель, и представители и инженеры ее, с разрешения Сироткина, сделали не один рейс на новом судне с разными измерительными приборами.

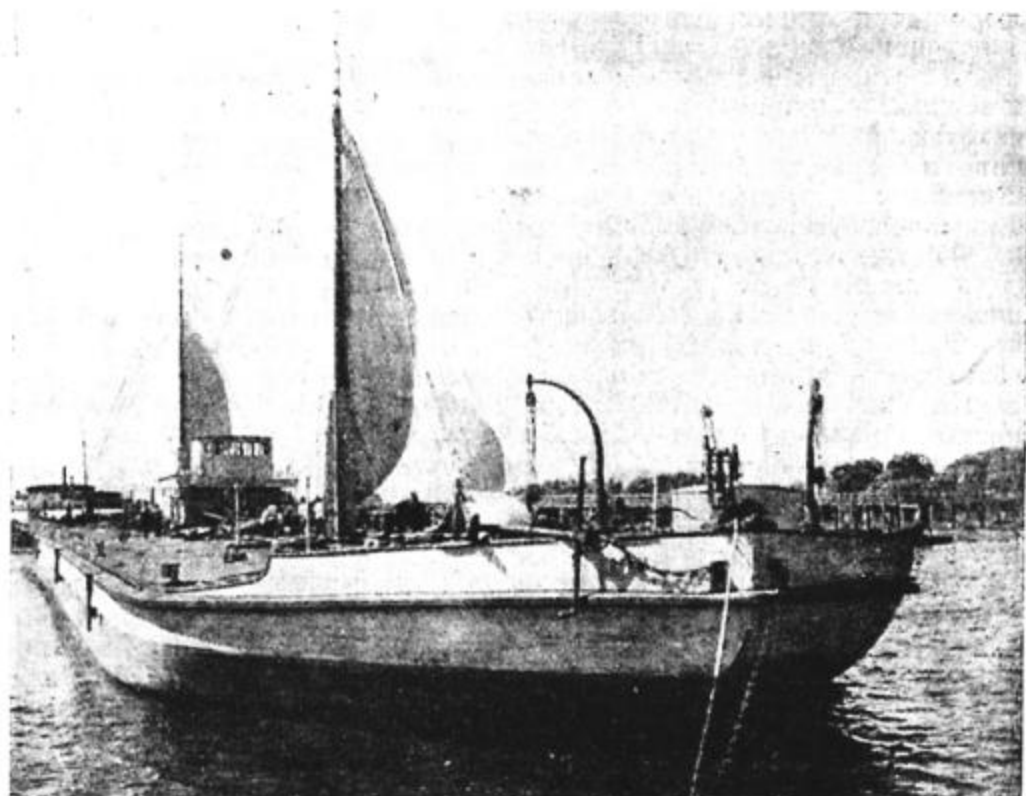


Рис. 193. Носовая часть железной баржи-новинки.

Результаты оказались блестящими, и т-во Нобель немедленно же заказало на Кулебакском заводе целую флотилию наливных баржей по типу „Марфы-Посадницы“. Уже в следующем 1908 г. вышли 4 из этих баржей, среди коих две—„Имп. Екатерина Великая“ и „Ольга Премудрая“ имели размеры даже больше, чем „Марфа Посадница“: первая была в 75 саж. длины и 10 саж. 1 арш. ширины, грузоподъемностью в 516.000 пуд., вторая в 76 саж. 2 арш. 4 верш. длины, 10 саж. 2 арш. 5 верш. ширины и той же грузоподъемности, что и „Имп. Екатерина“, а в 1910 г. были выпущены „Инокния Марфа“ и „Имп. Елизавета“, по 75 саж. 7,5 верш. длины и по 10 саж. 1 арш. ширины, грузоподъемностью первая в 630.000, вторая в 633.000 пуд.—эта грузоподъемность осталась рекордной на Волге (см. рис. 192, 193 и 194).

С развитием строительства нового типа баржей к ним применялись и некоторые новые усовершенствования, как, напр.,

балансирные рули и паруса, на выработку рациональных форм которых было потрачено не мало усилий. В конце концов лучшими, как в смысле полезного действия, увеличившего скорость движения судна при попутном ветре до 25%, так и по удобству управления, с коим легко справлялись незначительные судовые команды, были признаны косые паруса трехугольной формы, поднимаемые на сравнительно небольших мачтах, не превышающих 10 саж. в высоту и устанавливаемых прямо на палубе, где они укрепляются между высокими железными стойками на болтах, допускающих опускание мачт при противном ветре. Таких мачт ставится обыкновенно две или три на каждую большую баржу.

Результаты вышеозначенного переворота в баржевом строительстве сказались прежде всего в сокращении общего количества вновь выпускаемых непаровых судов, восполняемом увеличением их размеров и грузоемкости. Непаровой волжский флот, возраставший с каждым годом и насчитывавший в 1900 г. 8.250 судовых единиц с средней грузоподъемностью одного судна в 53,4 тыс. пуд., уже к 1906 году увеличился всего на 195 судов при повышении средней грузоемкости до 62,4 тыс. пуд. на одно судно, а в течение последующих 6 лет испытал значительное сокращение в своем составе, который по переписи 1912 года был зарегистрирован в количестве всего 6.988 единиц, при сильно возросшей грузоподъемности, достигшей к означенному году 72 тыс. пуд. на судно. За весь 29-летний период времени, охватываемый судовыми переписями б. министерства путей сообщения, состав непарового волжского флота сократился на 1.805 единиц или на 20,5%, в то время, как средняя грузоподъемность его судов возросла на 177%, т. е. почти в 3 раза.

Увеличение грузоемкости вновь сооружаемых судов, взятых отдельно, представляет поразительную картину за 90-е и 900-е годы: в шестилетие 1890—1895 годов было выстроено 1.672 баржи, прирост грузоподъемности флота за то же время выразился в 128,7 милл. пуд. или в среднем около 77 тыс. пуд. на одно судно; в шестилетие 1895—1900 годов выстроено 650 баржей, прирост грузоподъемности—104,7 милл. пуд. или свыше 161 тыс. пуд. на судно; в период 1901—1906 годов выстроено всего 195 новых баржей, увеличение же грузоподъемности получилось на 87,7 милл. пуд. или около 450 тыс. пуд. на одно судно; наконец, в последние годы появились гиганты тоннажем в 600 и свыше 600 тыс. пуд.

Какое огромное значение для судоходства имело это повышение размеров и емкости непаровых судов, можно видеть из того, что один и тот же пароход, при благоприятных условиях плавания, может везти в одной крупной барже с большой осадкой почти вдвое больший груз, чем в трех маломерных баржах с меньшей осадкой. С другой стороны, из сравнения средней стоимости железных баржей грузоемкостью в 60—100 тыс. и 400—500 тыс. пуд. выяснилось, что один пуд грузоподъемности больших баржей обходится в 2-3 раза дешевле, чем малых.

Интересную справку о разнице в стоимости перевозки грузов в баржах разных размеров и конструкции дает т-во бр. Нобель в очерке 30 летия своей деятельности, определяя предварительно *среднюю* себестоимость 1 пудо-версты за 1889, 1899 и 1909 г.г., как пропорцию 77 : 22 : 20 и относя расчет справки к последнему, т. е. 1909, году. Разница стоимости получается такая:

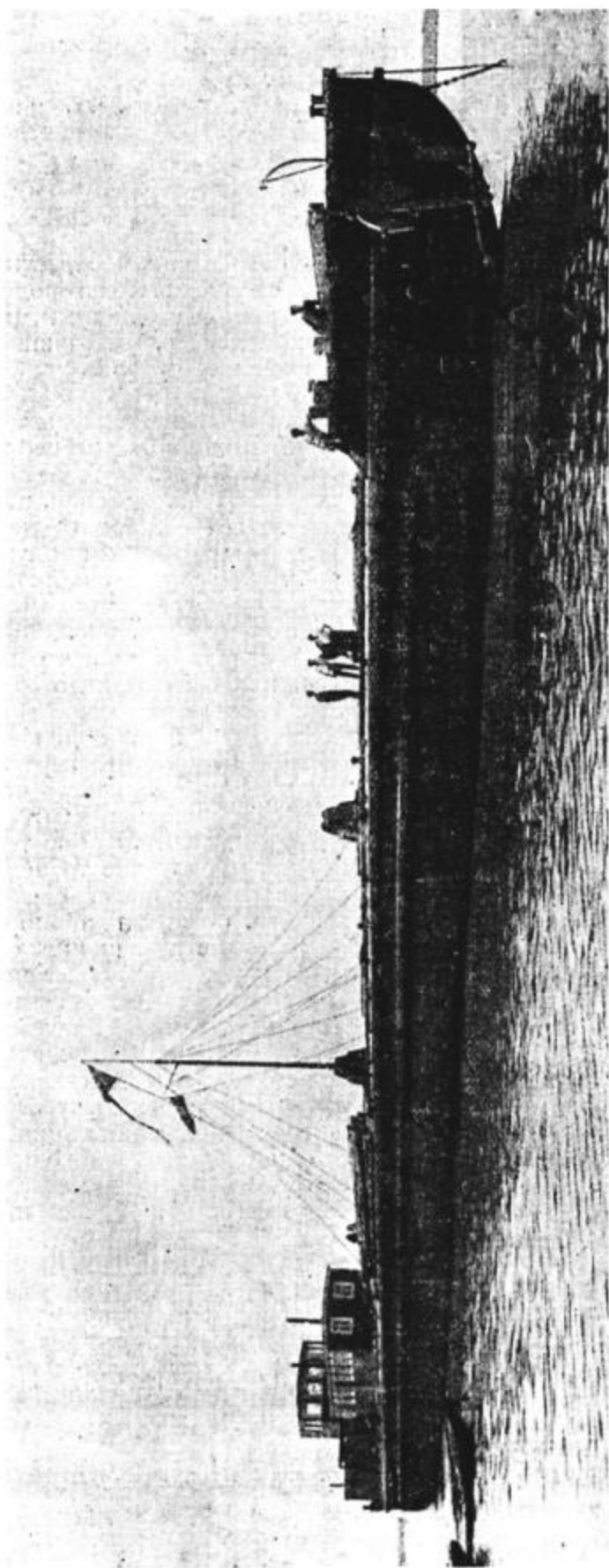


Рис. 194. Железная баржа-новинка.

Типы баржей.	Грузоподъемность.				
1. Железные речные...	300—500	тыс. пуд.	20		
2. " " "	150—250	" "	28	т. е. больше на	40%
3. Деревянные " "	120—150	" "	63	" " "	215%
4. Железные рейдовые..	140	" "	50	" " "	150%
5. " " "	120	" "	83	" " "	315%
6. Деревянные " "	70—150	" "	92	" 1) " "	360%

Сам Сироткин считал достижение в данной области одним из главнейших успехов своей жизни, с большим благородством прибавляя при этом, что это—успех не только его личный, но и „совокупный целой плеяды судоходных семейств, населявших родную реку“ и вырабатывавших формы волжских судов²⁾.

б) Применение двигателей внутреннего сгорания и появление теплоходов. Применением к судоходству тепловых двигателей внутреннего сгорания Волга обязана нефтепромышленной фирме бр. Нобель.

В 1903 г. фирма Нобель поставила на два свои, построенные Сормовским заводом, железные судна — „Сармат“ и „Вандал“, предназначенные для перевозки наливом нефтяных продуктов между Рыбинском и Петербургом, незадолго перед тем изобретенные двигатели Дизеля, по 360 сил, приспособленные заводом Л. Нобеля в Петербурге к работе на жидком топливе (см. рис. 195 и 196).

Сущность новых двигателей состояла в том, что в цилиндре с двигающим машину поршнем сжимался воздух до 35 атмосфер, и в этот сжатый воздух вводилось жидкое топливо, воспламенявшееся здесь, превращаясь в газ, который и приводил в движение поршень. Главное преимущество такого устройства перед паровыми двигателями заключалось в значительно меньшем потреблении топлива, экономия которого выражалась, минимум, в 60%, а в отдельных случаях достигала до 200 и даже до 300%. Кроме того, применение тепловых двигателей на судах имело еще то немаловажное значение, что механизм их был много меньше паровых машин и, требуя в то же время меньше топлива, позволял пропорционально уменьшать и запасные для него на судне помещения, освобождая таким образом лишнее место для груза или более просторного жилья команд.

Как большинство первых опытов, и опыт Нобеля с применением к судоходству двигателей Дизеля не был сначала вполне удачен: двигатели не давали заднего хода, и для него пришлось применить дополнительную электрическую передачу энергии, при чем двигатели работали на электромотор, а последний передавал силу на гребные валы. Не говоря о неудобствах такого приспособления, оно сильно удорожало оборудование судна, вследствие чего опыт Нобеля первое время не вызвал к себе интереса на Волге.

После постройки двигателей для „Сармата“ и „Вандала“ завод Л. Нобеля, при ближайшем участии члена правления т-ва инженера Карла Васильевича Хагелина, положил немало и труда, и средств на усовершенствование двигателей Дизеля в применении к судоходству, пока, наконец, уже в 1908 г., ему не удалось сконструировать реверсивный тип судового „дизеля“, т. е. имевший и передний,

1) „Тридцатилетие т-ва бр. Нобель“, стр. 248.

2) Из частного письма Д. В. Сироткина по вопросу о судостроении на Волге

и задний ход. С этого времени применение тепловых двигателей на

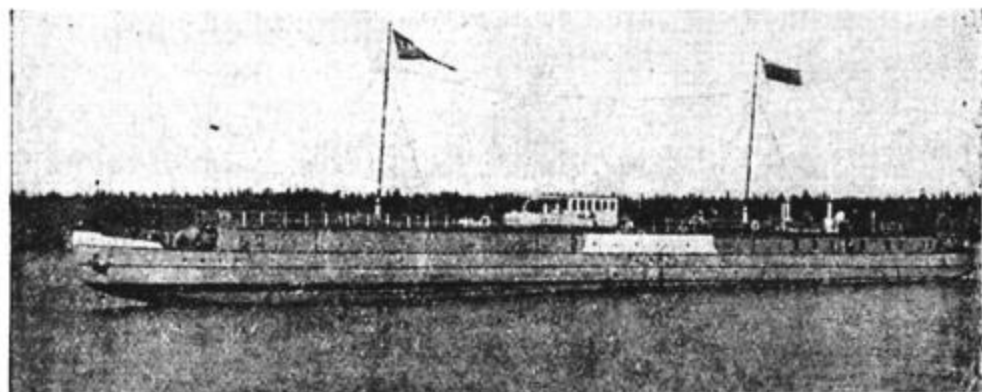


Рис. 195. Первый (наливной) теплоход „Сармат“ т-ва бр. Нобель.

судах можно было считать обеспеченным, при чем суда с такими двигателями начали называться *теплоходами* ¹⁾.

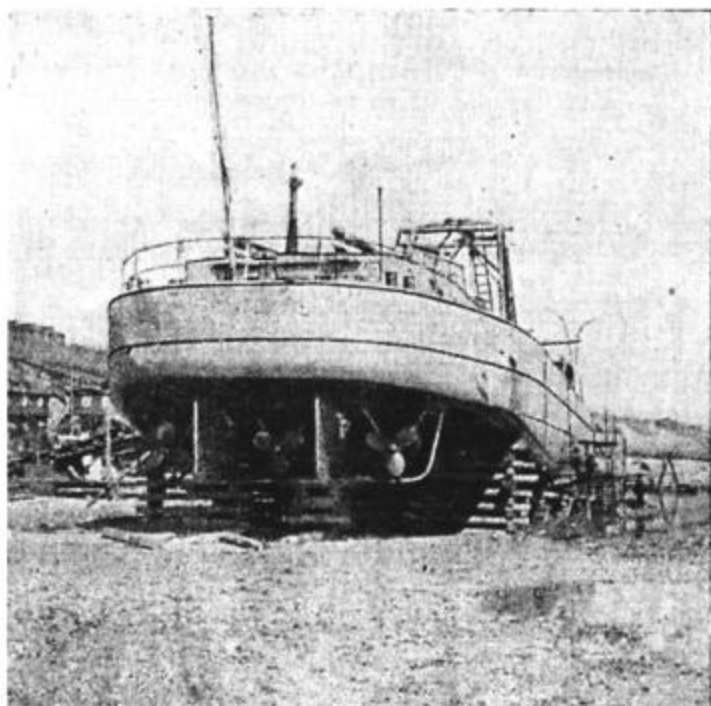


Рис. 196. Теплоход „Вандал“ т-ва бр. Нобель.

Одновременно с заводом Нобеля разрешением задачи о применении к судоходству двигателей внутреннего сгорания занялся,

¹⁾ Первые реверсивные двигатели Дизеля были поставлены на подводной лодке „Минюга“, а в волжском бассейне—на буксирном Нобелевском теплоходе „Беломор“.

при участии того же К. В. Хагелина, Коломенский машиностроительный завод, еще раньше завода Нобеля выработавший свою систему передачи движения от „дизеля“ к колесам и винту посредством так называемой „муфты Корейво“ (по фамилии изобретателя ее, главного инженера завода), позволявшей легко производить как перемену хода (реверс), так и регулировку скорости.

В 1907 г., по чертежам Хагелина, Коломенским заводом был построен для пароходного общества „Океан“ (бр. Меркульевых) первый в мире колесный буксирный теплоход, названный первоначально „Коломенский Дизель“, потом переименованный в „Мысль“ а еще позднее в „Поток Богатырь“ (начал плавание на нижней Волге в 1908 г.). Судно было 160' в длину, 25' в ширину и 10' в высоту и имело одну вертикальную 4-х-цилиндровую машину, мощностью в 300 эфффективных сил, с передачей движения к гребным валам при помощи фрикционных муфт и шестерен и с реверсивной муфтой Корейво (см. рис. 197).

В следующем 1908 г. Коломенским заводом был выпущен (также, для о-ва „Океан“) первый морской наливной теплоход „Дело“, размерами в 355,66' × 46,83' × 25,90' и емкостью в 250.000 пуд., с двумя вертикальными машинами Дизеля общей мощностью в 2.000 эфффективных сил, одним вспомогательным двигателем той же системы в 135 сил и муфтой Корейво.

В том же 1908 году в волжском бассейне появились колесные теплоходы т-ва бр. Нобель: „Киргиз“, в 180' × 30', с двумя машинами мощностью в 750 эфффективных сил, для плавания по коренной Волге (см. рис. 198). „Карел“, в 106' × 18', с одной машиной (системы Бергзунд и Локе) в 120 эфффективных сил, для верхней Волги от Твери до Рыбинска, и „Беломор“, в 108' × 17', с реверсивным двигателем Дизеля системы Нобеля мощностью в 200 эфффективных сил, для плавания по астраханскому взморью.

В 1909 г. Коломенским заводом построен для Волги, по заказу о-ва „Океан“, колесный теплоход „Илья Муромец“, размерами в 180' × 30' × 12', с двумя 4-х-цилиндровыми машинами Дизеля, общей мощностью в 750 эфффективных сил (см. рис. 199). В том же году заводом выпущен морской наливной теплоход „Эммануил Нобель“, небывалой до тех пор величины—380,4' × 46,8' × 25', емкостью в 290.000 пуд. или около 5.000 тонн и мощностью машин в 2.800 эфффективных сил. Постройка вышла очень удачной: судно шло от Баку до 12-фрутового астраханского рейда только 40 часов и, делая в течение навигации более 50 рейсов, вывозило до 14 милл. пуд., составлявших $\frac{1}{8}$ всего вывоза нефтяных продуктов т-ва „Бр. Нобель“. Наконец, в том же году начал плавание морской наливной теплоход „Русь“ о-ва „Волга“, размерами в 288' × 36,1' × 20', постройки Сормовского завода, но с машинами (в 600 эфффективных сил), изготовленными Коломенским заводом.

Начало широкого объединения судовых предприятий.

Мысль о широком объединении судоводных предприятий и сплоченной борьбе за улучшение своего существования впервые возникла на Волге еще в 80-е годы: ее усиленно пропагандировал тогда Зевекесын, но в то время она не встретила себе отклика. В навигацию 1889 г. состоялось первое частное соглашение пассажирских пароходств по вопросу о так называемой „артельной“ таксе на перевозку бурлаков и рабочих, которая и была установлена в одинаковых лифрах всеми пароходствами: от Нижнего до Казани 75 коп. с человека, до

Самары—1 р. 40 к., до Саратова—2 р. 50 к., до Царицына—3 р. 50 к., до Астрахани—4 р., при условии состава рабочей артели не менее 8 человек. Однако заключившие соглашение пароходства не выполнили его, и уже в августе месяце того же года соглашение распалось.

В 1896 г. представителями пароходств „Кавказ и Меркурий“, „Самолет“ и „О-во по Волге“ была заключена „конвенция“ об объединении пассажирских такс и согласовании времени отхода пароходов от пристаней, при чем по главной транзитной линии Нижний — Астрахань время отхода пароходов разных обществ не должно было совпадать. В 1897 г. аналогичное соглашение было заключено на Каме, между пароходствами Любимова и бр. Каменских.

Более серьезно мысль о соглашении проявилась в 1904 г., когда в Нижнем-Новгороде состоялся ряд совещаний представителей пароходств о широком и глубоком объединении грузовых перевозок, с установлением общего, безубыточного фрахта. Вопрос был уже близок к разрешению, но у некоторых представителей явились сомнения, хватит ли грузов на всех, и налаживавшееся, было, соглашение не состоялось. Наконец в 1906 г., впервые на Волге, был подписан формальный договор между пароходными обществами „Самолет“, „по Волге“, „Кавказ и Меркурий“, „Восточное“ и К^о „Надежда“ об общей „взаимной перевозке грузов на р. Волге“ от Нижнего до

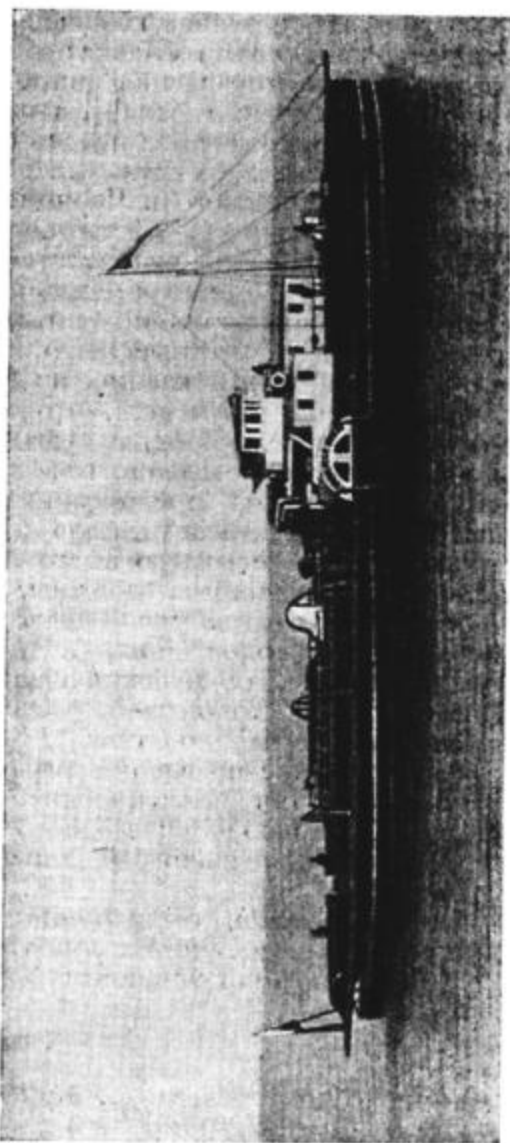


Рис. 197. Первый колесный теплоход „Коломенский Дизель“.

Астрахани. Но заключенное соглашение продержалось только два года и в 1908 г. распалось в связи с переходом флота „Надежды“ к т-ву „Русь“, которая не пожелала продолжить обязательства договора. Однако уже в следующем же 1909 году последний был возобновлен, при чем, кроме прежних участников и т-ва „Русь“, к соглашению примкнуло и „Купеческое пароходство по Волге“.

Новый договор соглашения, подписанный 17 апреля 1909 года, предусматривал для предприятий, заключивших его, не только единство фрахта, но и нормировку перевозок. § 1-й его гласил: „Все грузы, кроме подлежащих исключению на основании § 2-го договора, перевозимые на судах договорившихся предприятий по реке Волге.

на плесе Нижний-Новгород — Астрахань включительно, подлежат распределению между участниками соглашения в процентных по пудам и выручке отношениях, указанных в приложенной к сему договору таблице за № 1^а, исчисленной „применительно к данным о перевозках и выручке каждого из договорившихся предприятий за 1908 год“. Исключались из общей нормировки: а) грузы, набранные в Средней Азии о-вами „Кавказ и Меркурий“ и „Восточное“, открытые в местах отправления квитанциями названных о-в и поступавшие на Волгу через Самару, а также следовавшие „в порты Каспийского моря или далее за пределы сих портов, а равно и в обратном направлении“, и б) грузы, следовавшие по накладным прямого Кавказско-Закаспийского и Черноморско-Кавказско-Волжско-Закаспийского сообщения (§ 2-й договора). Для наблюдения за исполнением договора и для руководства всем делом соглашения было организовано в Петербурге главное или центральное бюро из представителей договорившихся предприятий; на местах таким же порядком составлены местные бюро для непосредственного выполнения всех заданий, вытекавших из соглашения.

Само собой разумеется, что главной целью соглашения было все-таки поднятие фрахта, и правления договорившихся предприятий совершенно определенно говорили это в своих „конфиденциальных“ и „секретных“ предписаниях местным агентам. Так, напр., правление о-ва „Самолет“ писало своим агентам: „Правление возлагает на вас самую серьезную подготовительную работу для будущих действий, а именно: вы должны, совместно с агентами договорившихся пароходств, *установить возможно повышенные провозные цены* ¹⁾ для пароходов, новинок и баржей, принимая во внимание, с одной стороны, конкуренцию пароходств, не вошедших в соглашение, а с другой стороны — отсутствие конкуренции между шестью согласившимися пароходствами“.

Распоряжение правлений было выполнено, и фрахт поднят. К концу навигации пассажирские пароходства брали уже хлебные грузы от Казани до Нижнего по 5 коп., а до Рыбинска — по 8 коп. с пуда. Пропорционально были повышены хлебные фрахты и с камских пристаней.

Равным образом, были подняты и пассажирские таксы. Первое повышение их на „скорых“, почтовых линиях было сделано еще в 1905 г., когда были установлены следующие ставки:

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
От Рыбинска до Ярославля...	1 р. 75 к.	1 р. 10 к.	— р. 50 к.	— р. 25 к.
„ „ „ Костромы...	3 „ — „	2 „ — „	— „ 90 „	— „ 40 „
„ „ „ Плесса.	4 „ 20 „	2 „ 90 „	1 „ 30 „	— „ 45 „
„ „ „ Кинешмы...	4 „ 60 „	3 „ 30 „	1 „ 50 „	— „ 45 „
„ „ „ Юрьевца....	5 „ — „	3 „ 65 „	1 „ 60 „	— „ 55 „
„ „ „ Городца....	5 „ 50 „	4 „ 20 „	1 „ 80 „	— „ 60 „
„ „ „ Н.-Новгорода	6 „ — „	4 „ 50 „	2 „ — „	— „ 60 „
От Н.-Новгорода				
„ „ „ до Казани.....	4 р. 75 к.	2 р. 40 к.	1 р. 10 к.	— р. 60 к.
„ „ „ Богородска...	6 „ 30 „	3 „ 60 „	1 „ 65 „	„ 70 „
„ „ „ Симбирска...	8 „ 70 „	5 „ 45 „	2 „ 50 „	„ 75 „

¹⁾ Курсив наш. И Ш.

	I класс.	II класс.	III класс.	Багаж.
От Н.-Новгорода				
„ „ до Самары.....	11 р. 20 к.	7 р. 20 к.	3 р. 20 к.	1 р. — к.
„ „ „ Сызрани.....	12 „ 85 „	8 „ 25 „	3 „ 65 „	1 „ 05 „
„ „ „ Саратова.....	16 „ 40 „	10 „ 50 „	4 „ 70 „	1 „ 20 „
„ „ „ Царицына....	21 „ — „	13 „ 50 „	6 „ — „	1 „ 35 „
„ „ „ Астрахани....	25 „ 20 „	16 „ 20 „	7 „ 20 „	1 „ 50 „

В 1907 г., такса была вновь повышена на плесе Нижний—Астрахань до таких цифр:

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
От Н.-Новгорода				
до Казани.....	5 р. 25 к.	2 р. 65 к.	1 р. 20 к.	— р. 60 к.
„ „ „ Богородска ..	6 „ 95 „	3 „ 95 „	1 „ 80 „	— „ 70 „
„ „ „ Симбирска...	9 „ 60 „	6 „ — „	2 „ 75 „	— „ 75 „
„ „ „ Самары.....	12 „ 35 „	7 „ 90 „	3 „ 50 „	1 „ — „
„ „ „ Сызрани.....	14 „ 15 „	9 „ 10 „	4 „ — „	1 „ 05 „
„ „ „ Саратова....	18 „ 05 „	11 „ 55 „	5 „ 20 „	1 „ 20 „
„ „ „ Царицына....	23 „ 10 „	14 „ 85 „	6 „ 60 „	1 „ 35 „
„ „ „ Астрахани ...	27 „ 75 „	17 „ 80 „	7 „ 90 „	1 „ 50 „

В соответствии с этим была поднята и такса на товаро-пассажирских пароходах второй астраханской линии о-ва „Кавказ и Меркурий“ и К^о „Надежда“.

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
От Рыбинска до Ярославля. .	1 р. 55 к.	— р. 95 к.	— р. 50 к.	— р. 25 к.
„ „ „ Костромы...	2 „ 70 „	1 „ 80 „	— „ 90 „	— „ 40 „
„ „ „ Кинешмы...	4 „ 10 „	2 „ 95 „	1 „ 50 „	— „ 45 „
„ „ „ Нижнего....	5 „ 40 „	4 „ 05 „	2 „ — „	— „ 60 „
„ Н.-Новгор. до Казани	4 „ 65 „	2 „ 35 „	1 „ 10 „	— „ 40 „
„ „ „ Симбирска .	8 „ 55 „	5 „ 35 „	2 „ 45 „	— „ 55 „
„ „ „ Самары.....	11 „ 05 „	7 „ 15 „	3 „ 10 „	— „ 70 „
„ „ „ Сызрани....	12 „ 70 „	8 „ 10 „	3 „ 55 „	— „ 75 „
„ „ „ Саратова....	16 „ 20 „	10 „ 35 „	4 „ 60 „	1 „ — „
„ „ „ Царицына ..	20 „ 75 „	13 „ 35 „	5 „ 90 „	1 „ 10 „
„ „ „ Астрахани ..	24 „ 90 „	16 „ — „	7 „ 05 „	1 „ 25 „

С несколько иным распределением ставок по промежуточным пристаням, но с теми же конечными цифрами, была построена такса т-ва „Русь“:

	I класс.	II класс.	III класс.	Багаж.
Нижний—Казань.....	3 р. 50 к.	2 р. 20 к.	— р. 90 к.	— р. 40 к.
„ —Симбирск....	7 „ 70 „	5 „ — „	2 „ 15 „	— „ 55 „
„ —Самара	10 „ 40 „	6 „ 70 „	2 „ 80 „	— „ 70 „
„ —Саратов	16 „ 20 „	10 „ 40 „	4 „ 60 „	1 „ — „
„ —Царицын....	20 „ 80 „	13 „ 40 „	5 „ 90 „	1 „ 10 „
„ —Астрахань ...	24 „ 90 „	16 „ — „	7 „ 05 „	1 „ 25 „

Еще больше повышены были таксы камских пароходств Любимова и бр. Каменских, сломивших, наконец, конкуренцию б. Курбатовского предприятия и установивших двойные линии от Перми до Нижнего-Новгорода—„почтовые“ (скорые) и „пассажирские“. Ставки на этих линиях были такие:

П о ч т о в а я л и н и я

	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	Багаж.
От Н. - Новгорода					
до Казани	4 р. — к.	2 р. 60 к.	1 р. — к.	— р. 65 к.	30 к.
„ Чистополя	6 „ 30 „	4 „ 40 „	1 „ 60 „	1 „ 05 „	45 „
„ Сарапула	9 „ 75 „	6 „ 70 „	2 „ 45 „	1 „ 65 „	60 „
„ Осы	11 „ 60 „	8 „ — „	2 „ 90 „	1 „ 95 „	70 „
„ Перми	13 „ — „	9 „ — „	3 „ 30 „	2 „ 20 „	70 „

П а с с а ж и р с к а я л и н и я

	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	Багаж.
От Н. - Новгорода					
до Казани	3 р. 30 к.	2 р. 20 к.	— р. 90 к.	— р. 60 к.	30 к.
„ Чистополя	5 „ — „	3 „ 70 „	1 „ 45 „	— „ 95 „	45 „
„ Сарапула	8 „ 15 „	5 „ 90 „	2 „ 25 „	1 „ 50 „	60 „
„ Осы	9 „ 60 „	7 „ — „	2 „ 65 „	1 „ 75 „	70 „
„ Перми	11 „ — „	8 „ — „	3 „ — „	2 „ — „	70 „

Конечно, в более мелких предприятиях таксы были значительно ниже приведенных. Так, напр., пароходство „Дружба“ Ф. М. Баукина брало:

От Казани до Симбирска..	1 р. 60 к.	1 р. 20 к.	— р. 80 к.
„ „ „ Самары.....	2 „ 80 „	2 „ 10 „	1 „ 40 „

Объединение такс и согласование действий еще резче поставило вопрос о перенесении конкуренции пароходств в сферу улучшения дела и предоставления пассажирам и кладчикам все больших и больших удобств. Пароходы строились один совершеннее другого, комфрот и удобства для классных пассажиров были таковы, что не редко превосходили устройства лучших первоклассных отелей, скорость движения была доведена на почтовых пароходах до 30 верст по течению и 25 против течения в час и на товаро-пассажирских до 20—22 верст по течению и 14—18 верст против течения.

Наряду с тем нельзя не отметить, что, как только кончались пределы, захватываемые конкуренцией, судоходная Волга не очень спешила с улучшениями. Так, погрузка и выгрузка судов производилась, попрежнему, первобытным способом—вручную, для чего на всех более крупных пристанях имелись целые артели „людей-машин“, на спинах которых и перемещались грузы с пристани на пароход и обратно; помещения для судовых команд нередко оставляли желать много лучшего, располагаясь в большинстве случаев в тех же „кубриках“ и носовых трюмах¹⁾; наконец, пристанские помещения, кроме крупных отправных пунктов вроде Астрахани и Нижнего-Новгорода, не представляли никаких удобств ни для живших на них судоходных служащих, ни для ожидавших пароходы пассажиров.

„Пароходные пристани («конторки») в большинстве неудовлетворительны,—говорит один из путеводителей по Волге 900-х годов.—Помещения для пассажиров тесны, плохо вентилируются. Особенно ощутительны эти неудобства на второстепенных пристанях. Очень часто из имеющихся двух, почти не отличающихся между собой

¹⁾ Интересно отметить, что когда Д. В. Сироткин начал устраивать впервые на своих судах сравнительно приличные помещения для команд, обставляя их некоторыми удобствами и даже культурными начинаниями, вроде библиотечек, то его обвинили чуть не в революции.

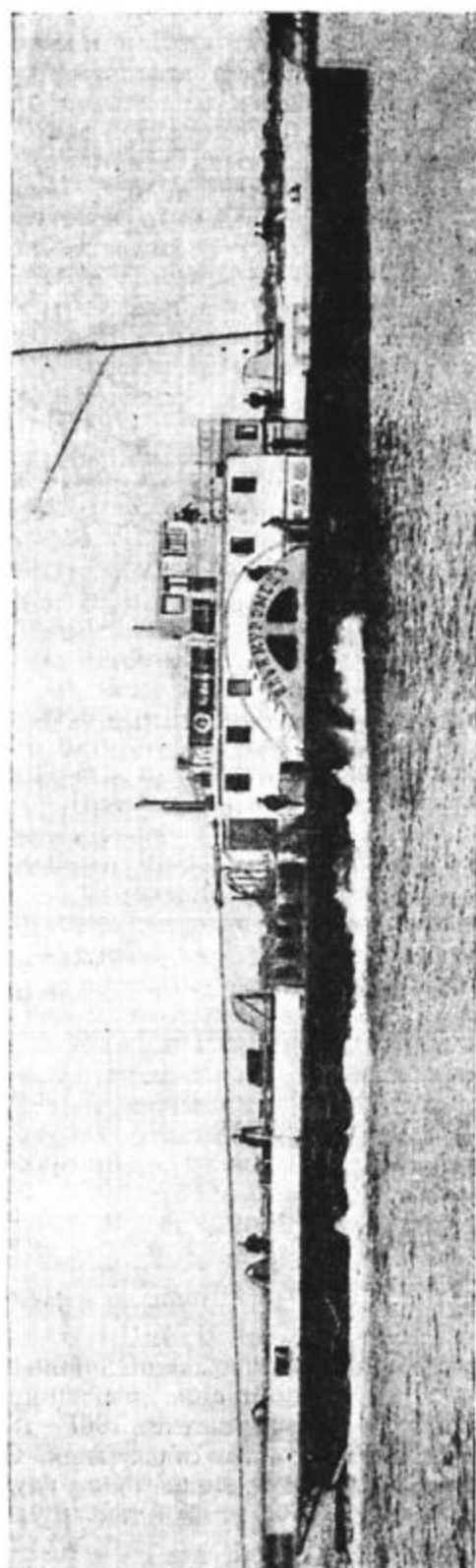
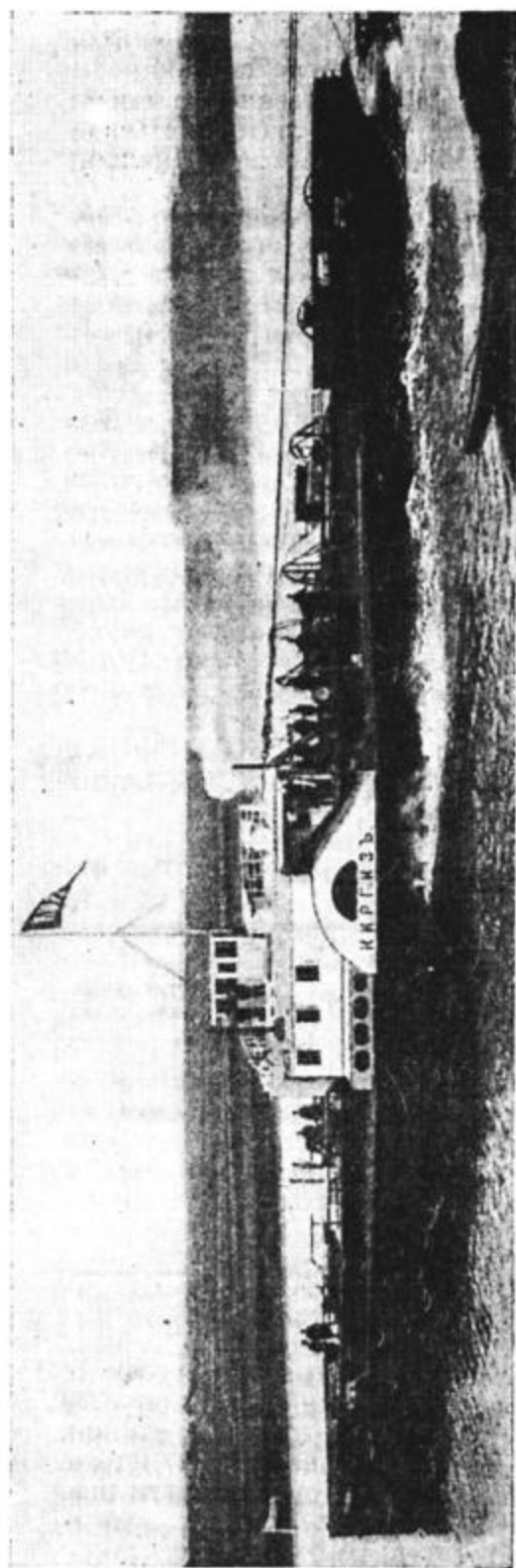


Рис. 198 и 199. Буксирные теплоходы: „Киргиз“ г-ва бр. Нобель и „Илья Муромец“ о-ва „Океан“.

комнат для пассажиров I и II классов одна—I-го класса—держится на запоре и отпирается лишь для отдельных лиц, по протекции, а все пассажиры I и II классов теснятся в единственной комнате II класса. На «конторках» часто ощущается недостаток питьевой (переваренной) воды. На больших пристанях, особенно же в Нижнем-Новгороде, удобств больше¹⁾.

И даже на самых пароходах, блиставших роскошью и убранством первых классов, размещение пассажиров в четвертом, „артельном классе“ бывало иногда прямо непозволительным. „Перед страдой,—говорит тот же путеводитель,—когда крестьяне едут в разных направлениях на заработки, четвертый «класс» часто представляет загон, в котором негде упасть яблоку“²⁾.

Общий состав парового волжского флота продолжал увеличиваться и в рассматриваемое десятилетие, однако уже не с такой интенсивностью и быстротой, как в предыдущий период: за десятилетие 1891—1900 гг. количество паровых судов возросло на 703 единицы и 69,25%, за 12 лет между судовыми переписями 1900 и 1912 годов—всего на 585 судов и 34%, достигнув в общем 2099 единиц. Впрочем, если взять более короткие периоды, по переписям, то можно видеть, что в первой половине 12-летия остановки роста еще не замечалось: количество паровых судов увеличилось на 381 единицу,—и только во вторую половину увеличение выразилось всего в 204 судна.

По материалу постройки из 2099 судов 1906 года 1812 или 86,3% было железных и стальных и 284 или 13,5% деревянных (материал 3 судов неизвестен).

Наконец, по своему назначению паровые суда 1906 года распределялись таким образом:

Род судов.	Общее количество.	И з н и х:		
		Железн. и стальн.	Деревянн.	Без указ. материала.
Пассажирские	139	127	10	2
Товаро-пассажирские	244	231	13	—
Товарные	22	14	8	—
Буксиро-пассажирские	122	103	18	1
Буксирные	1.392	1.175	217	—
Туерные	21	21	—	—
Паромы	3	3	—	—
Служебные	156	138	18	—
Итого ...	2.099	1.812	284	3

Общее количество непаровых судов за 6-летие 1901—1906 гг. почти не увеличилось, выразившись в 8.445 единиц (против 8.250 в 1900 г.), а за 6-летие 1907—1913 гг. упало до 6.988 единиц, сократившись таким образом на 1.457 судов или на 17,25%. В то же время неизменно возрастала грузоподъемность судов, достигшая в среднем к 1906 г. 62,4 тыс. пуд. и к 1912 г. 72,0 тыс. пуд. на судно.

¹⁾ А. Бесчинский: „Путеводитель по Волге“. Изд. 3-е. М. 1905 г. Стр. 15.

²⁾ Там же, стр. 19.

Распределение и паровых, и непаровых судов по признаку принадлежности в 1906 г. было таково ¹⁾:

Владельцы судов.	Все суда вообще.		Паровые суда.			Непаровые суда.		
	Число судов.	Первонач. стоимость всех судов в рублях.	Число судов.	Число номин. сил.	Первонач. стоим. судов, в рублях.	Число судов.	Подъемн. способность судов в пуд.	Первонач. стоим. судов, в рублях.
Акционер. пароходные о-ва..	411	20.098.521	161	11.231	16.648.488	250	19.843.600	3.450.033
Неакц. судох. К ^о и торг. дома	1.802	32.093.516	499	34.282	21.966.537	1.303	112.700.170	10.126.979
Акц. непарох. о-ва	900	21.137.913	161	16.660	13.189.848	739	66.641.000	7.948.065
Дворяне	251	1.931.379	45	1.256	959.450	206	13.912.699	971.929
Купцы	1.025	34.593.791	485	31.827	22.085.738	1.540	163.033.615	11.508.053
Мещане	1.139	4.117.310	143	3.959	2.364.250	996	27.973.985	1.753.060
Крестьяне	2.987	9.816.330	161	6.085	3.412.105	2.826	94.109.157	6.404.225
Казенные учреждения	144	3.592.974	103	3.385	3.315.514	41	926.000	277.460
Обществ. учреждения	36	1.435.557	23	1.721	1.421.747	13	114.700	13.810
Без указания владельцев ..	846	11.929.307	315	12.958	9.374.918	531	27.897.227	2.554.389
Итого	10.544	140.785.598	2.099	123.444	94.777.595	8.445	527.152.153	46.008.003

Как можно видеть, по общему количеству владеемых судов первое место продолжали сохранять крестьяне, флот которых составлял 28,33% всего состава, при чем за 6-тилетие от предыдущей переписи этот процент еще повысился довольно значительно. За крестьянами в последовательном порядке шли: а) купцы, флот которых, однако, сильно уменьшился по сравнению с 1900 г., составляя ныне всего 19,20% общего состава (против 26,25% 1900 года); б) неакционерные судоходные компании и торговые дома, владевшие 17,09% всего флота (против 14,31% 1900 года); в) мещане, имевшие 10,80% (против 9,42% 1900 года); г) акционерные непароходные общества—8,53% (против 8,48% 1900 года); д) акционерные пароходные общества—3,99% (против 5,27% 1900 года); е) дворяне—2,38% (против 2,87% 1900 года) и ж) казенные и общественные учреждения—1,70% (против 1,30% 1900 года). Принадлежность довольно большой группы судов, составляющей 8,02% всего флота, осталась невыясненной.

Еще более резкие изменения произошли в группировке владельцев паровых судов. Здесь на первое место выдвинулись неакционерные компании и торговые дома, паровой флот которых составил 23,77% общего количества против 18,45% 1900 года; затем следовали: купцы, располагавшие 23,10%, против 32,83% 1900 года;

¹⁾ „Статистич. Сборник М-ва П. С.“, выш. 95.

акционерные пароходные общества, акционерные непароходные общества и крестьяне, имевшие по 7,67%, (при чем более заметное изменение произошло у акционерных пароходных обществ, обладавших в 1900 г. 11% всего состава парового флота); мещане—с 6,81% (против 5,99% 1900 г.); казенные учреждения—с 4,9% (против 3,84% 1900 г.); дворяне—с 2,14% (против 3,43% 1900 г.) и, наконец, общественные учреждения—с 1,1% (против 0,7% 1900 г.). Таким образом красной нитью проходит сокращение крупного единоличного владения (купцов) за счет пока еще небольших коллективов—неакционерных судоходных компаний и торговых домов.

Средняя стоимость паровых судов по отдельным группам владельцев характеризуется следующими цифрами:

у акционерных пароходных обществ	103.406,76 руб.
„ „ непароходных „	81.924,45 „
„ общественных учреждений.....	61.815,08 „
„ купцов.....	45.537,60 „
„ неакцион. судох. комп. и торг. домов ..	44.021,10 „
„ казенных учреждений.....	32.189,45 „
„ дворян.....	21.321,11 „
„ крестьян.....	21.193,20 „
„ мещан.....	16.533,21 „

Наиболее существенные изменения в стоимости по сравнению с данными 1900 года необходимо отметить: в сторону повышения у общественных учреждений (главным образом в виду оборудования паровыми парами переправ через реки), затем у акционерных непароходных обществ (преимущественно нефтяных) и неакционерных компаний и торговых домов и в сторону понижения у крестьян (вследствие развития дешевого строительства кустарного типа) и у казенных учреждений (в связи с сильным увеличением количества мелких служебных судов).

По общему числу непаровых судов первенство сохраняли крестьяне, непаровой флот которых составлял 33,46% общего состава (против 30,52% 1900 г.); за ними шли: купцы, владевшие 18,23% (против 24,88% 1900 г.); неакционерные компании и торговые дома, имевшие 15,43% (против 13,45% 1900 г.); мещане, располагавшие 10,61% (против 10,02% 1900 г.); акционерные непароходные общества, обладавшие 8,75% (против 8,69% 1900 г.); акционерные пароходные общества—с 2,96% (против 4,08% 1900 г.); дворяне—с 2,44% (против 2,76% 1900 г.); и, наконец, казенные и общественные учреждения—с 0,64% вместе (против 0,29% 1900 г.).

Совершенно иное распределение получается по средней грузоподъемности непаровых судов. Здесь последовательная градация владельческих групп такая:

купцы—с средней грузоподъемностью судов в	105.865,98 пуд.,
акц. непарох. о-ва „	90.175,91 „
неакц. комп. и торг. дома „	86.492,84 „
акцион. пар. о-ва „	79.374,40 „
дворяне „	68.702,42 „
крестьяне „	33.301,11 „
мещане „	28.086,33 „
казенн. учрежд. „	22.585,36 „
обществ. учрежд. „	8.823,07 „

Наконец, еще иная группировка по средней стоимости непаровых судов, характеризующаяся следующими цифрами:

акцион. парох. о-ва — с средней стоимостью судов в	13.800,13	руб.,
акцион. непарох. о-ва	10.755,16	”
купцы	8.122,11	”
неакц. комп. и торг. дома	7.772,05	”
казенн. учреждения	6.767,31	”
дворяне	4.718,10	”
крестьяне	2.266,18	”
мещане	1.760,10	”

Из сопоставления приведенных данных можно заключить, что акционерные общества, как пароходные, так и непароходные, а равно казенные учреждения, преимущественно пред другими группами, располагали железными непаровыми судами, поднимавшими среднюю стоимость их флота, купцы и неакционерные коллективные организации, наряду с железными, имели много и крупных деревянных баржей; остальные единоличные владельцы работали главным образом деревянными судами.

Волжское судоходство в 1910—1917 гг.

Общие условия судоходной работы.

Внешние условия работы волжского судоходства во втором десятилетии 900-х годов до самой национализации флота были приблизительно те же, что и в непосредственно предыдущие годы. Попрежнему, землечерпанием поддерживался на важнейших водных путях бассейна необходимый для работы уровень воды; обстановка фарватера предостерегательными знаками, при неустанных настояниях о ней совета съездов судовладельцев, расширялась и улучшалась; под тем же воздействием организации съездов правительством принимались более усиленные меры к улучшению затонов и зимовок судов. Однако положение судоходства, особенно в первые 5 лет рассматриваемого периода, было далеко не блестяще по целому ряду объективных причин.

Из неблагоприятных внешних причин необходимо отметить условия закрытия навигации 1912-го года, — кстати сказать, и вообще неблагоприятного для судоходства.

Вследствие пониженного урожая 1911 г. в течение всей первой половины навигации 12-го года почти совершенно отсутствовали хлебные грузы: заготовка хлебов на пристанях составляла лишь 22,4 милл. пуд. или всего 30,6% средней цифры заготовки 4-х предшествующих лет. Сократилось также предложение нефтяных грузов вследствие понижения добычи нефти на промыслах Апшеронского полуострова. Последнее обстоятельство особенно тяжело отзывалось на мелкой судопромышленности, которая, помимо сокращения перевозок, осталась еще и без топлива, крупными предприятиями обеспеченного заранее — по контрактам с нефтепромышленными фирмами, заключенным на несколько лет. Наблюдалось небывалое до сих пор явление: у судовладельцев-перевозчиков нередко стояли без работы даже железные баржи.

Уменьшение грузов естественно способствовало обострению конкуренции и установлению пониженных фрахтовых цен, несмотря на повышение стоимости жидкого топлива. Вторая половина навигации, более оживленная в связи с хорошим урожаем 912-го года,

была в значительной мере испорчена усиленным спадом воды, вызвавшим простои на мелях и перекатах и частые аварии судов.

При таких условиях в конце сентября месяца внезапно наступили холода, в первых числах октября повсюду выпал снег, 10-го октября температура упала до 11° ниже 0, и на Волге у Нижнего-Новгорода появилось сало. В добавок к стихийному бедствию многие затоны на Волге и Каме оказались нерасчищенными, и ими нельзя было воспользоваться для защиты судов, на ряде участков пути была преждевременно снята обстановка, и таким образом судоходство было брошено совсем на произвол судьбы. Огромная масса судов была захвачена ледоставом в пути и зазимовала в открытых плесах. По произведенному позднее обследованию, таких судов на трех только реках—Волге, Каме и Белой оказалось свыше 1900.

Совет съездов предпринял целую кампанию для спасения судов. Под его будирующим влиянием в Петербурге, при управлении внутренних водных путей и шоссейных дорог было создано в конце ноября специальное совещание с участием представителей судоходства для выработки мер спасения. Согласно решений совещания министерством путей сообщения были отпущены необходимые средства для постройки ледорезов, дамб и других защитных сооружений, для выполнения этих работ организованы на местах, в помощь производителям работ—чинам министерства, особые комитеты из представителей судоходства по выбору общих собраний судопромышленников, явившиеся первым опытом официально признанной совместной работы в данной области ведомства путей сообщения и судоходства. Опыт дал прекрасные результаты, и строительные комитеты послужили прототипом для более постоянной организации—выборных затонных комитетов, введенных в зиму 1913—1914 г.

Работы были произведены в районах: Рыбинска, Ярославля, Плеса, Кинешмы, Решмы, Нижнего-Новгорода, Исад, Тетюш, Самары, Вольска, Перми, Осы, Бирска и в затомах Свиногорском, Курьинском, Челнинском и Заозерском, на общую сумму около 450.000 руб., из коих до 100.000 были отнесены на наличные кредиты управления внутренних водных путей, до 50.000 отнесены на смету будущего года и 300.000 руб. отпущены специальным ассигнованием „с последующим взысканием израсходованных сумм с волжской судопромышленности“, что однако сделано не было за последовавшим позднее высочайшим повелением принять и эту сумму на счет казны.

Необходимо отметить, что, несмотря на принятые меры, открытие навигации 1913 г. сопровождалось небывалыми на Волге катастрофами. Особенно пострадал караван в Рыбинске, где натиском образовавшегося затора льда срезало выстроенные для защиты ледорезы и сорвало почти все суда, из которых потерпели аварию до 200 единиц. Сильно пострадал также караван, зимовавший в Исадах.

От стихийного бедствия зимы 1912—13 г. поплавились главным образом буксирные пароходства,—пассажирские успели укрыть свои суда в безопасных затомах. Но зато в следующем 1914 году их постигла беда от другой стихии—огня.

25-го мая, в праздничный „троицын день“, при тихой солнечной погоде вспыхнул от неизвестной причины пожар на товаро-пассажирском пароходе Волжско-Камского коммерческого пароходства „Савин“, стоявшем у верховой саратовской пристани. На пароходе, кроме 160 пассажиров, была масса посторонней публики, пришедшей полюбоваться назначенными на тот день моторными гонками

местного яхт-клуба. Поднялась невообразимая паника, тем более, что огонь при открытых дверях и окнах парохода распространился чрезвычайно быстро: в какие-нибудь 3—5 минут кормовая часть судна была уже вся в огне, и не одна сотня народа была отрезана бушевавшей стихией от берега. О спасении товаров и багажа нечего было и думать, все усилия команды были направлены к спасению людей, которые кидались с парохода в воду и подбирались здесь на лодки. Минут через 10 начала загораться пристань, и кто-то распорядился обрубить на „Савине“ чалки. Горящий пароход отделился от пристани и двинулся вниз по линии пристаней, зажигая их одну за другой. Постепенно загорелись пристани „Самолета“, „Восточного о-ва“, о-ва „Кавказ и Меркурий“, „О-ва по Волге“ и о-ва „Русь“, а затем пожар перекинулся на береговые товарные склады и другие береговые постройки.

В истории речных пожаров на Волге саратовская катастрофа 14-го года является одной из самых серьезных по своим размерам и убыткам. Убытки определялись до миллиона рублей. Не обошлось, конечно, и без человеческих жертв.

Из неблагоприятных для судоходства условий экономического порядка на первом месте должна быть поставлена дороговизна нефтяного топлива.

Мы уже отмечали выше, что с 1908 г. наметилась, было, тенденция к понижению цен на нефть, в дальнейшем в течение некоторого времени продолжавшая развиваться. Объяснялось это не столько избытком товара (как выставлялось нефтяниками), ибо добыча оставалась все время приблизительно на одном уровне, сколько, повидимому, желанием нефтепромышленных фирм закрепить за собой рынок в виду обострявшейся борьбы за него с углем. В 1910 г. понижение цен достигло последнего предела, граничившего едва не с убыточностью для нефтепромышленности: средняя бакинская цена, при общей добыче нефтепродуктов в 558,4 милл. пуд., упала до 15,05 коп. Но это было последнее усилие. Искусственно созданной дешевизной потребитель был удержан, а частью были завоеваны даже новые рынки за счет угля. Тогда началось систематическое поднятие цен: уже в 1911 г. они достигли в Баку 21,69 к. (при общей добыче продуктов в 558,6 милл. пуд.); в 1912 г., ознаменовавшемся громадной мобилизацией нефтепромышленных предприятий и трестированием нефтяной промышленности и торговли в руках нескольких крупных „групп“, сразу повысились до 34,82 к. (при общей добыче продуктов в 569,3 милл. пуд.); в 1913 г. дошли до 42,29 коп. (при добыче в 561,3 милл. пуд.). Особенно сказалось повышение с конца июля 1913 года, когда вспыхнула забастовка рабочих на бакинских промыслах. В течение трех месяцев цены на нефтяное топливо (мазут) поднялись в Поволжье до следующих цифр:

	в конце июля	в августе	в сентябре
в Астрахани	48,0 коп.	52,0 к.	55,0 к.
„ Царицыне	49,2 „	53,2 „	57,0 „
„ Саратове	50,4 „	54,4 „	58,0 „
„ Самаре	51,6 „	55,6 „	60,0 „
„ Н.-Новгороде	54,0 „	58,0 „	62,0 „
„ Ярославле	55,7 „	59,7 „	63,5 „
„ Рыбинске	56,0 „	60,0 „	64,0 „

Только в октябре месяце, пред самым закрытием навигации, эти цены начали несколько понижаться.

Положение судопромышленности оказалось настолько тяжелым, что на Волге возникла даже мысль о переходе на твердое топливо, и с этой целью, по инициативе Д. В. Сиротина, была командирована специальная комиссия от совета съездов в Донецкий каменноугольный бассейн для переговоров с углепромышленниками. Вопрос уже приближался к практическому осуществлению, когда октябрьское понижение цен на нефть снова отодвинуло его на неопределенное время.

Но понижение было только передышкой, едва протянувшейся на следующий 1914 год, да и по существу являлось относительным—только по сравнению с июлем—сентябрем 13-го года (время бакинской забастовки), исключая же этот период, необходимо признать, что рост нефтяных цен в сущности не останавливался в своем поступательном движении, испытывая лишь некоторые колебания под влиянием тех или иных причин. Так, в 1914 г., при возобновлении забастовки в Баку, цена на нефть в течение 4 дней достигла до 42½ коп. В конце сентября этого года цены на нефтяное топливо характеризовались следующими цифрами:

	на 1914 г.	запродажа на 1915 г.
в Астрахани	42,0 коп.	48 коп.
„ Царицыне	43,2 „	52 „
„ Саратове	44,4 „	54 „
„ Самаре	45,6 „	56 „
„ Казани	46,8 „	58 „
„ Н.-Новгороде	48,0 „	60 „
„ Ярославле	49,7 „	63 „
„ Рыбинске	50,0 „	63 „
„ Перми	50,4 „	63 „
„ Уфе	52,8 „	68 „
„ Рязани	54,0 „	70 „
„ Москве	60,0 „	75 „

а в навигацию 1915 г. цена была объявлена: для Астрахани в 48 коп. и для Нижнего в 60 коп. за пуд.

Судоходство, может быть, не выдержало бы этих сумасшедших цен, если бы его не выручила весьма благоприятная навигация 1915 года. Обострявшаяся война вызвала усиленный прилив новых, военных грузов; в связи с этим многие железные дороги были закрыты для приема частных грузов, и последние поневоле направлялись водными путями. В то же время навигационные условия работы как нельзя лучше способствовали ее оживлению: горизонт воды был достаточно высок все время, отдельных больших мелей и перекатов не наблюдалось,—суда шли с полным грузом без задержек и распаузок в пути.

Современный обозреватель волжского судоходства называет 1915 год „исключительно счастливым“ для судоходцев. „Закончившаяся навигация,—говорит он,—вернула волгарей к тому блестящему периоду былой волжской деятельности, когда только что нарождался и возрастал паровой коммерческий флот на Волге, созданный усилиями и трудами прежних волгарей-судоходцев. Настоящий год, по заработкам, напомнил им те отдаленные времена, когда пароходов было еще недостаточно, суда, по сравнению с нынешними, строились очень малых размеров и вместимости, а грузов к перевозкам представлялось столько, что на них устанавливалась даже очередь. Старые волгари прекрасно помнят те завидные фрахты, когда один

пароход, удачно проработавший одну—две навигации, уже отрабатывал свою покупную стоимость. Такие случаи выдавались очень часто, они общеизвестны на Волге“¹⁾.

Борьба за улучшение положения судоходства:

Не обольщаясь однако этим успехом (к тому же, как увидим ниже, для многих предприятий уже и запоздалым), судоходство горячо и настойчиво боролось против непомерного вздорожания нефтяных цен, используя все представлявшиеся к этому возможности. Мотивированные постановления судоходных съездов, записки и ходатайства в Петербурге, посылка туда особых делегаций от совета съездов и поволжских биржевых комитетов, использование в тех же целях влиятельных членов государственной думы и государственного совета,—все было пущено в ход, пока в конце концов судопрмышленность не добилась своей цели: в самом начале января 1916-го года нефтяной секцией особо организованного совещания по выработке цен на топливо в местах потребления, под председательством статс-секретаря Макарова, при участии представителей нефтепрмышленности и судоходства, были установлены предельные цены на нефтяное топливо в Баку и „поплевные ставки“ фрахта на его перевозку по Волге. Результаты работ секции были опубликованы в № 28 „Собрания узаконений и распоряжений правительства“ от 30-го января в виде обязательного постановления министра торговли и промышленности с угрозой за нарушение его заключения в тюрьму или крепость на срок до 3-х месяцев или денежного взыскания до 3.000 руб.

Исходной точкой для фиксации цен была взята цена мазута, существовавшая в Баку в момент издания обязательного постановления и определявшаяся в 47^{1/2} коп. „Поплевные ставки“ были назначены такие:

а) Для волжских пристаней.

от Баку до Астрахани	7 к.	от Баку до Казани	18 ^{1/2} к.
„ „ „ Царицына	11 „	„ „ „ Нижнего	21 „
„ „ „ Камышина	12 ^{1/2} „	„ „ „ Кинешмы	23 „
„ „ „ Саратова	13 ^{1/2} „	„ „ „ Ярославля	24 „
„ „ „ Самары	16 „	„ „ „ Рыбинска	24 ^{1/2} „
„ „ „ Симбирска	17 „		

б) Для камских и бельских пристаней.

от Баку до Чистополя	18 ^{1/2} к.
„ „ „ Пьяного Бора	21 „
„ „ „ Сарапула	22 ^{1/2} „
„ „ „ Перми	24 ^{1/2} „
„ „ „ Уфы	27 „

Таким образом цена мазута в Астрахани определялась в 47^{1/2} + 7 = 54^{1/2} коп., в Нижнем-Новгороде в 47^{1/2} + 21 = 68^{1/2} коп. и т. д.

Как можно видеть, установленные цены ни в каком случае не могли быть признаны умеренными, но важно было уже то, что полагался предел усмотрению нефтепрмышленников в дальнейшем повышении цен, дававший возможность судоходству по крайней мере правильно калькулировать свою работу.

¹⁾ „Фрахтовые рынки в навигацию 1915 года“ („Торгово-Промышл. Газета“ от 10 ноября 1915 г).

Во всяком случае фиксация цен не могла вывести судоходство из тяжелого положения, создавшегося в результате целого ряда неблагоприятных навигаций 1900-х и начала 1910-х годов.

б) Концентрация капиталов и новые объединения парох. предприятий. Целый ряд не только мелких, но даже и значительных по своим размерам судоходных предприятий принужден был ликвидировать свое дело. Прекратили существование пароходства: Зворыкина, Зарубина, Николаева, Четверговых, торг. дома Якимовых, Ржевина, Жеребцовых, наследников Крепиша, Немкова и др.

Не могли справиться с затруднениями даже такие крупные и старые предприятия, как „О-во по Волге“ и пароходства бр. Каменских и Кашиной¹⁾, в конце концов перешедшие в другие руки, хотя первые два и с номинальным сохранением своей фирмы. Многие, не имея сил продолжать работу самостоятельно, сдавали свой флот в аренду более сильным и обеспеченным предпринимателям, не редко тем же нефтяникам, которые таким образом сосредоточивали в своих руках не только торговлю жидким топливом, но и перевозочные средства, получая возможность диктовать свои условия и в ценах на топливо, и в фрахтах на его перевозку. Наконец, некоторые (по преимуществу крупные) предприятия прибегли к старым, не раз испытанным средствам—концентрации своих капиталов и совершенствованию техники дела, дававшей, с одной стороны, удешевление эксплуатации, с другой—преимущества в борьбе с конкурентами.

И начиная с 1910 г., на Волге снова проходит широкая волна слияния пароходных предприятий в более крупные объединения и акционирования единоличных пароходств, при чем некоторые из новых фирм сразу же занимают место в первых рядах волжского пароходства, наравне с его заслуженными ветеранами. Важнейшими из таких объединений, в последовательном порядке их возникновения, были: о-во „Волга“, о-во „Русь“, т-во „Ф. и Г. бр. Каменские“, „Бельское о-во“, о-во „Кама“, о-во „Крестьянин“, о-во „Кавказ и Меркурий и Восточное“ („Камво“), „Волжско-Камское коммерческое пароходство“ и т-во „Ф. и Г. бр. Каменские и Н. В. Мешков“.

„Торгово-промышленное и пароходное общество „Волга““, устав которого получил утверждение 11 апреля 1910 г., а деятельность началась 27-го того же апреля, образовалось из слияния четырех, бывших доселе самостоятельными, предприятий: „Торгово-промышленного и пароходного т-ва Як. Степ. Чернонебова“, такого-же т-ва Дм. Вас. Сироткина и торгов. домов „Захаров и Скрепинский“ и „Е. И. Лбова и с-я“. Учредителями о-ва являлись: названное товарищество Чернонебова „в лице торгующего по свидетельству 1-го разряда в Нижнем-Новгороде Якова Степановича Чернонебова“, нижегородской 1-й гильдии купец Дмитрий Васильевич Сироткин, астраханский 1-й гильдии купец Иван Федорович Скрепинский, астраханский купеческий сын Иван Матвеевич Лбов и крестьянин Нижегородский губ., Макарьевского уезда, села Работок, Петр Александрович Рукин. Целью нового общества ставилось „продолжение и

¹⁾ Не лишнее отметить, что пароходство Кашиной было последним на транзитной Волге единоличным пассажирским предприятием,—с ликвидацией его здесь остались исключительно одни коллективные предприятия: акционерный капитал становился отныне полным властелином коренной Волги в отношении пассажирского движения, в то же время, как мы видели выше, систематически захватывая с каждым годом и буксирное пароходство.

развитие торговых и пароходных предприятий“, принадлежавших учредителям, „для торговли разными товарами и в том числе нефтяными продуктами, устройство, приобретение и эксплуатация нефтяных промыслов и заводов и перевозка грузов и пассажиров по Каспийскому морю, по реке Волге и ее притокам“ (§ 1-й устава). Основной капитал о-ва определялся в 6.000.000 руб., разделенных на 60.000 акций, по 100 руб. каждая. Местопребывание правления назначалось в Нижнем-Новгороде ¹⁾. Непосредственным руководителем о-ва (в роли директора-распорядителя) был Сироткин.

Несмотря на свое право по уставу организовывать и грузовые, и пассажирские перевозки, о-во занялось исключительно первыми, немедленно же по открытии приступив к широкой организации перевозочного дела, главным образом применительно к перевозке нефти ²⁾. В этих целях о-вом было обращено особенное внимание на постройку наливных железных баржей по типу „новинок“ Сироткина, и уже на следующий же год по своему образованию о-во располагало такими гигантами, как „Марфа Посадница“, „Боярыня Морозова“, „Евдокия Урусова“, „София Палеолог“ и „Зинаида Волконская“, по 72 саж. длины и свыше 10 саж. ширины, грузоподъемностью от 530 слишком тысяч до 600 тыс. пуд. наливного груза. В паровом флоте о-во, начиная с 1913 г., поставило себе задачей замену пароходов теплоходами, заказав в этом году к 2 имевшимся уже теплоходам 3 новых и переделав на теплоход одну баржу. Общий состав флота о-ва на невско-волго-каспийском водном пути к началу навигации 1914 г. выражался в следующих цифрах:

а) 10 паровых и непаровых шхун на Каспийском море, общей грузоподъемностью в 1.200.000 пуд.;

б) 33 речных и рейдовых парохода, общей мощностью в 3387 номин. сил, и 6 теплоходов в 1840 сил;

в) 42 железных баржей, общей грузоподъемностью свыше 9.000.000 пуд.

г) 113 деревянных баржей, грузоподъемностью свыше 20.500.000 пуд.;

д) 27 торговых и перекачечных машинок, грузоподъемностью свыше 3 000.000 пуд.

Общий размер перевозочной работы, которую о-во могло выполнить всем этим флотом при нормальных условиях навигации, определялось от 70 до 80 милл. пуд.

Кроме невско-волго-каспийского района, о-во широко распространило свои операции на Западную Сибирь, организовав пароходство и торговлю нефтяными продуктами по р. Оби и ее притокам (главным образом Иртышу) и устроив ряд базисных складов нефтепродуктов, как в Сибири, так и в каспийско-волжском районе. — Основной капитал о-ва в конце 1912 года был увеличен на 2.000.000 руб. и в 1913 г. еще на такую же сумму, достигнув в конечном результате 10.000.000 руб.

„Пароходное общество «Русь»“, о начале возникновения которого в форме товарищества сказано выше, организовалось в том же 1910 году, что и о-во „Волга“. Устав его был утвержден 5-го февраля 1910 г., открытие же действий последовало 28-го октября. По уставу цель о-ва определялась в „перевозке пассажиров и

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XXX, № 33342.

²⁾ Бывший первое время у о-ва хлебный караван был ликвидирован в зиму 1912—1913 г.

грузов по реке Волге и ее притокам, а также по Каспийскому морю" (§ 1-й устава). Учредителями были: царицынский 1-й гильдии купец Василий Федорович Лапшин, нижегородский 1-й гильдии купец Дмитрий Васильевич Сироткин (вскоре же вышедший из состава о-ва), потомственный почетный гражданин Тимофей Михайлович Канавин и царицынский купец Иосиф Григорьевич Старцев. Основной капитал о-ва определялся в 800.000 руб., разделенных на 3.200 акций по 250 руб. Местопребыванием правления назначался г. Царицын¹⁾.

С преобразованием в общество, „Русь“ приобрела арендованное пароходство компании „Надежда“ в собственность, купила два парохода у наследницы Курбатова О. П. Карповой, построила на Сормовском заводе 2 новых больших парохода американского типа— „Василий Лапшин“ и „Александр“, размерами в 280' × 36' × 11'7", с машинами тройного расширения, мощностью по 900 индик сил., и установила ежедневные линии Нижний—Астрахань и Нижний—Рыбинск и несколько раз в неделю линию Нижний—Пермь. В 1911 г. о-во построило (на заводе Крюкова в Молитовке близ Нижнего—Новгорода) 2 заднеколесных парохода-новинки—„Бирюза“, 177' × 31'6" × 7', и „Яхонт“, 186'6" × 33'6" × 7', с машинами Compound в 55 и 75 номин. сил; в 1912 г. выстроило 3 новых парохода—товаро-пассажирские „Князь Игорь“ и заднеколесный „Св. княгиня Ольга“, размерами в 210' × 36' × 9'. с машинами Compound по 120 номин. сил, пущенные в камскую линию, и буксирный „Царицын“, в 140' × 23' × 7", с машиной Compound в 50 номин. сил. Наконец, к навигации 1913 г. о-вом были выпущены два больших товаро-пассажирских парохода—„А. П. Мешерский“²⁾ и „П. И. Харитonenko“³⁾, размерами по 288' × 36' × 11'7", с машинами тройного расширения, мощностью по 1.200 индик. сил, для астраханской линии, и буксирный „Марс“, в 126' × 21' × 7'3", с машиной Compound в 40 номин. сил. Волжские пароходы, построенные на Сормовском заводе по образцу ранее выпущенных „Баяна“ и „Витязя“ для „О-ва по Волге“, являлись одними из лучших паровых судов на Волге, с высокими судоходными качествами и великолепной внутренней отделкой. В качестве новинки на них были установлены бесшумные форсунки и бесшумные паровые лебедки. Помещения для команд были устроены на палубах.

Общий состав флота о-ва в 1914 г. определялся в 41 паровое судно, 1 небольшой теплоход и 50 непаровых судов, из коих 33 баржи и 17 разных мелких судов. Среди баржей было 9 же лезных.

В 1913 г. о-во получило разрешение увеличить свой основной капитал с 800.000 руб. до 3.750.000 руб. выпуском 11.880 дополнительных акций, по 250 руб. каждая, с премией по 3 руб. 69 к. в соответствии с запасным капиталом, хотя и не использовало этого разрешения в течение нескольких лет.

„Товарищество пароходства и транспортирования грузов «Ф. и Г. бр. Каменские»“ было учреждено 22 августа того же 1910 г.,— как значилось в его уставе, „для продолжения и развития существующего с 1871 года и принадлежащего торговому дому «Ф. и Г. бр. Каменские» предприятия по перевозке пассажиров и грузов

1) П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XXX, № 33.042.

2) Ныне „Карл Маркс“.

3) „Владимир Ульянов“.

по рекам волжского бассейна, по транспортированию грузов всеми способами в пределах Российской Империи и за границу, по исполнению комиссионных поручений по продаже и покупке предназначенных к перевозке грузов, по устройству и содержанию товарных складов, без выдачи складочных и закладных свидетельств, по страхованию грузов в пути и на складах и по выдаче под грузы ссуд, а также для продолжения и развития действий принадлежащих тому же торговому дому механического завода в Перми и вальцовой мельницы и канатовитейного и хлопкового заводов в Ташкенте и для эксплуатации плантации его «Каплан-Бек», на пространстве 1.091 десятины 1.350 кв. саж., в Ташкентском уезде, Анджарской волости». Учредителями т-ва были: потомственные почетные граждане Василий Федорович, Иван Григорьевич, Вера Александровна, Федор Михайлович и Василий Михайлович Каменские, состоявшие полными товарищами торгового дома «Ф. и Г. бр. Каменские». Основной капитал т-ва устанавливался в 5.000.000 руб., разделенных на 50.000 паев, по 100 руб. каждый. Местопробывание правления назначалось в Петербурге ¹⁾.

Как можно видеть по составу учредителей, т-во формально сохраняло характер фамильного предприятия, однако к участию в нем были приглашены, в качестве пайщиков, и сторонние элементы, которые с течением времени получали все большее и большее влияние, пока в 1914 г. все дело о-ва не перешло в другие руки, сохранив фамилию прежних владельцев лишь на вывеске.

Состав парового флота т-ва в рассматриваемый период не изменился,—новых пароходов т-во не приобретало. Непаровой флот состоял из 74 судов, среди которых было 48 баржей, 5 баркасов и 21 дебаркадер.

Общее число торговых контор достигало 35, из коих 26 было постоянных и 7 временных, открываемых периодически—на время крупных ярмарок или навигации.

„Бельское общество пароходства и торговли“ было образовано 29 декабря 1910 г. из торгового дома наследников Першина и К°. Учредителями были: дворянин Никодим Францевич Ляуданский, потомственные почетные граждане Александр Федорович Чижев и Иван Николаевич и Александра Ивановна Першины и крестьянин Иван Никитич Шамов. Основной капитал определялся в 1.000.000 руб., разделенных на 10.000 акции, по 100 руб. каждая. Местопробывание правления было в Уфе ²⁾. О-во в дополнение к судам своих членов-учредителей построило несколько пароходов хозяйственным способом, но очень неудачно, и просуществовало недолго.

Пароходное и торговое акционерное общество «Кама», формально являвшееся совершенно новым предприятием, фактически было продолжением пароходства Солина. Устав его был утвержден 19 мая 1911 г., открытие действий последовало 14 октября этого года. Согласно устава, о-во образовалось „для содержания и развития судоходства по Каспийскому морю, по реке Волге и ее притокам, с целью перевозки пассажиров и грузов, а также для торговли разными товарами и в том числе нефтяными продуктами, для устройства, приобретения и эксплуатации нефтяных промыслов и заводов“. Учредителями были потомственный почетный гражданин Михаил Степанович Солин и статский советник Эрнест Карлович

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XXX, № 34139.

²⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XXX, № 34584.

Грубе. Основной капитал о-ва определялся в 750.000 руб., разделенных на 7.500 акций, по 100 руб. Правление было в Петербурге¹⁾, главная контора—в Нижнем-Новгороде.

Организация о-ва произошла при ближайшем участии т-ва бр. Нобель, перевозками грузов которого о-во „Кама“ и занялось исключительно.

Флот его в середине 1910-х годов состоял из 12 буксирных паровых судов, общей мощностью в 1.975 номин. сил, и 59 непаровых (из них 3 железных баржи), общей грузоподъемностью в 12.262 тыс. пуд.

Объединенное общество „Кавказ и Меркурий и Восточное“, в просторечий называвшееся сокращенно „Камво“, возникло в 1913 г., когда два крупные волжские предприятия—„Кавказ и Меркурий“ и „Восточное общество товарных складов“ купили совместно (за 1.305.000 р.) все пароходство М. К. Кашиной и образовали для эксплуатации его новое общее предприятие под вышеприведенным названием, выделив для этого особые капиталы. Новое общество сохранило все линии бывшего Кашинского пароходства. Флот его состоял из 17 пароходов (14 тов.-пассажирских и 3 буксирных), общей мощностью свыше 2.000 номин. сил, и 1 буксирного теплохода, построенного в год учреждения о-ва. Кроме того, о-во обычно еще арендовало несколько пароходов.

Пароходное общество „Крестьянин“ основано в том же 1913 году (устав его утвержден 25 декабря 1913 г.) группой мелких волгарей-судовладельцев, частично входивших ранее в „Волжское паевое товарищество“ и принадлежавших к коренным судопромышленникам Волги, потомкам прежних „судовщиков“—владельцев расшив. Это были: Михаил Павлович Лапшин (старший), Семен Миронович Бузин, Федор Павлович Облаев, бр. Ремизовы (торг. дом „Николай Иванович Ремизов с братьями“) и бр. Ульяновы (торг. дом „И. В. Ульянов с сыновьями“). Фактическим руководителем о-ва был Д. В. Сироткин. О-во открыло действия 16 апреля 1914 г., имея целью по уставу, „продолжение и развитие торговых и пароходных предприятий“, принадлежавших учредителям, „равно вообще торговлю разными товарами, в том числе нефтяными продуктами, перевозку грузов и пассажиров по р. Волге и ее притокам“ (§ 1-й устава). Основной капитал предприятия определялся в 2.000.000 руб., разделенных на 20.000 акций, по 100 руб. каждая“ (§ 16). Местопребывание правления назначалось в Нижнем-Новгороде (§ 28). Район работы охватывал весь волжский бассейн, с непосредственной связью до Петербурга, поддерживаемой двумя небольшими теплоходами по 100 эффе́кт. сил. Общий состав флота, кроме этих теплоходов, доходил до 30 буксирных пароходов, общей мощностью в 2.770 номин. сил, и до 150 непаровых судов, общей грузоподъемностью свыше 20.000.000 пуд.

„Акционерное общество Волжско-Камского коммерческого пароходства“ было организовано в январе 1914 г. из бывшего „Купеческого пароходства“, операции которого к тому времени сильно расширились. Объединившись с пароходством И. К. Савина, располагавшим 13 товаро-пассажирскими пароходами, приобрел от разных лиц (главным образом от О. П. Карповой) еще ряд пароходов и заново переделав их на американский тип, пароходство продолжило свою линию Астрахань—Казань до Нижнего-Новгорода и, кроме того,

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 3. т. XXXI, № 35241.

открыло линию по Каме до Набережных Челнов и по Оке. Наконец, в 1913 г. оно совместно с о-вом „Самолет“ открыло пассажирскую и грузовую линию по побережью Каспийского моря, организовав „Т-во Каспийского пароходства“. Общий состав речного флота пред-

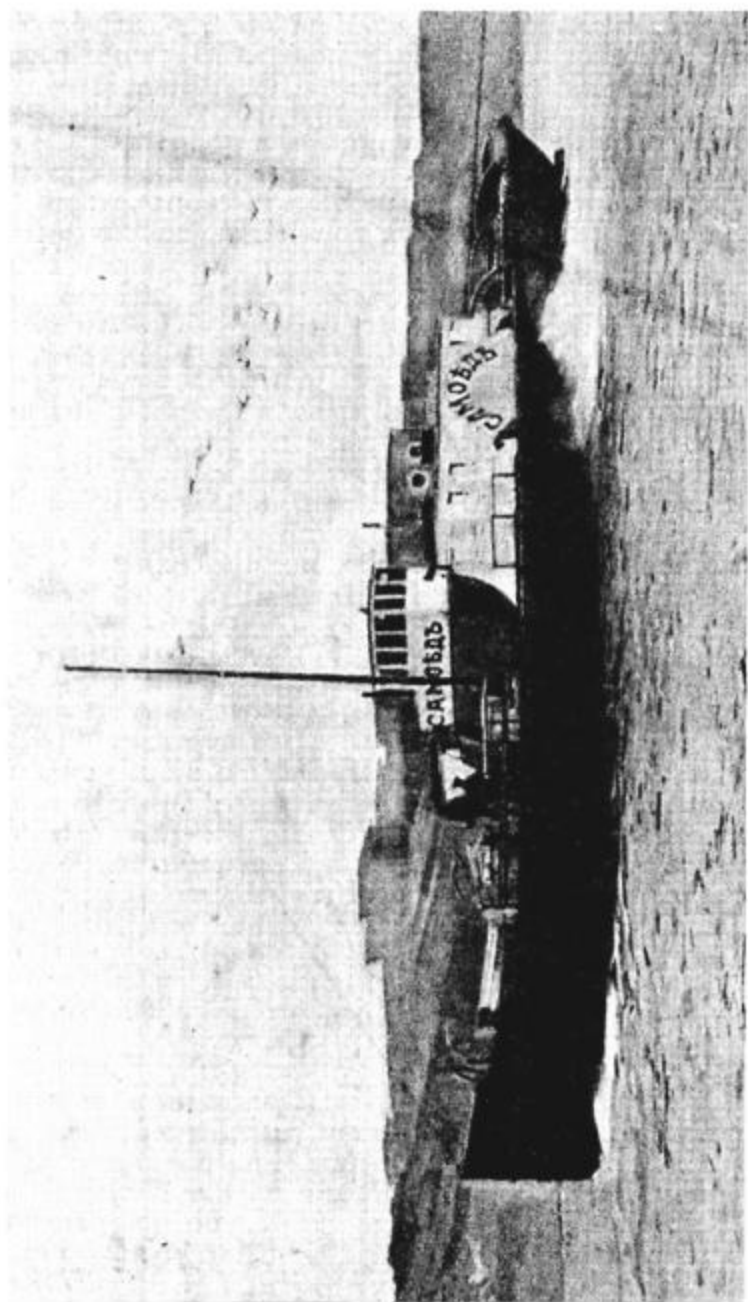


Рис. 200. Теплоход „Самолет“ т-ва бр. Нобель.

приятия достигал ко времени его преобразования в „о-во Волжско-Камское коммерческое пароходство“ до 40 товаро-пассажирских пароходов, мощностью в 3.555 номин. сил, и до 75 дебаркадеров.

В устав о-ва был включен пункт о предоставлении ему права приобретать, в целях добычи нефти собственными средствами и для

собственных надобностей, нефтяные промысла на Кавказе, с обязательством предоставления избытков товара в распоряжение казны.

Наконец, в том же 1914 г. образовалось крупнейшее объединение на р. Кама, проведенное Николаем Васильевичем Мешковым под фирмой „Товарищество пароходства и транспортирования грузов «Ф. и Г. бр. Каменские и Н. В. Мешков»“. Владелец большого буксирного дела, Мешков приобрел полностью акции пароходства Каменских, воспользовавшись его финансовыми затруднениями, скупил ряд других товаро-пассажирских пароходств, как-то: бельские пароходства Сорокина и Тупицына и торг. дома Якимовых, верхнекамское Ржевина и более мелкие Беклемишева, Кирьякова и Черных, сосредоточив таким образом в своих руках большой флот, состоявший из 47 пароходов, мощностью до 5.700 номин. сил, и свыше 150 непаровых судов, из коих до 120 баржей, общей грузоподъемностью свыше 15 милл. пуд.

Предприятие имело 60 торговых контор, расположенных в разных пунктах как Европейской, так и Азиатской России.

Несколько новых объединений меньшего, чем предыдущие, размера возникло в связи с развитием нефтепромышленности и нефтеторговли. Таковы были:

а) „Бакинско-Астраханское нефтепроводное и транспортное акционерное общество“ (с правлением в Петрограде), имевшее 6 буксирных пароходов очень различной величины (от 50' до 182' длины) и мощности (от 12 до 105 номин. сил) и до 20 баржей (из коих 5 железных),—просуществовавшее, правда, очень недолго.

б) „Московско-Волжско-Бакинское нефтяное торговое товарищество на паях“ (с правлением в Москве), основанное группой московских капиталистов—Разореновых, Коноваловых, Рябушинских, Прохоровых и др., располагавшее 5 буксирными пароходами, от 98' до 210' длины, мощностью от 50 до 175 номин. сил, 1 буксирным баркасом в 32 номин. силы и 23 непаровыми судами, из коих 1 железный плашкоут, 21 деревянная баржа и 1 морской паузок. Предприятие обслуживало нефтяными продуктами главным образом московский и иваново-вознесенский промышленные районы.

в) Нефтепромышленное и торговое общество „Петроль“ (с правлением в Петрограде), обладавшее 7 буксирными пароходами от 99' до 210' длины, мощностью от 70 до 160 номин. сил, и 14 баржами, из коих 1 была железная. Флот о-ва образовался частью из бывшего предприятия Ореховых, частью из судов одного из братьев Дембот (Якова).

г) Нефтеторговое общество „Быховский“, организованное К. В. Быховским и Л. М. Лейтес в Петрограде и работавшее на Волге 4 пароходами, арендованными у т-ва „Ахвердов и К°“, которое купило их у другого брата Дембот (Григория).

д) Наконец, упомянутое т-во „Ахвердов и К°“, располагавшее флотом до 8 пароходов, которые в 1915 г., по прекращении самостоятельной работы т-ва, были сданы в аренду частью о-ву „Быховский“, частью же т-ву бр. Нобель.

Нужда в привлечении средств и необходимость в концентрации действующих капиталов была так велика, что на Волге начали возникать акционерные и неакционерные коллективные предприятия—общества и товарищества—чисто кустарного типа, с складочным капиталом в 100—200 тыс. руб. и флотом в 2—3 парохода или несколько мелких судов типа пригородных сообщений. Таковы, напр., были следующие предприятия:

1) „Товарищество Рыбинского пароходства“, организованное в 1912 г. ¹⁾ для работы главным образом на приладожских каналах

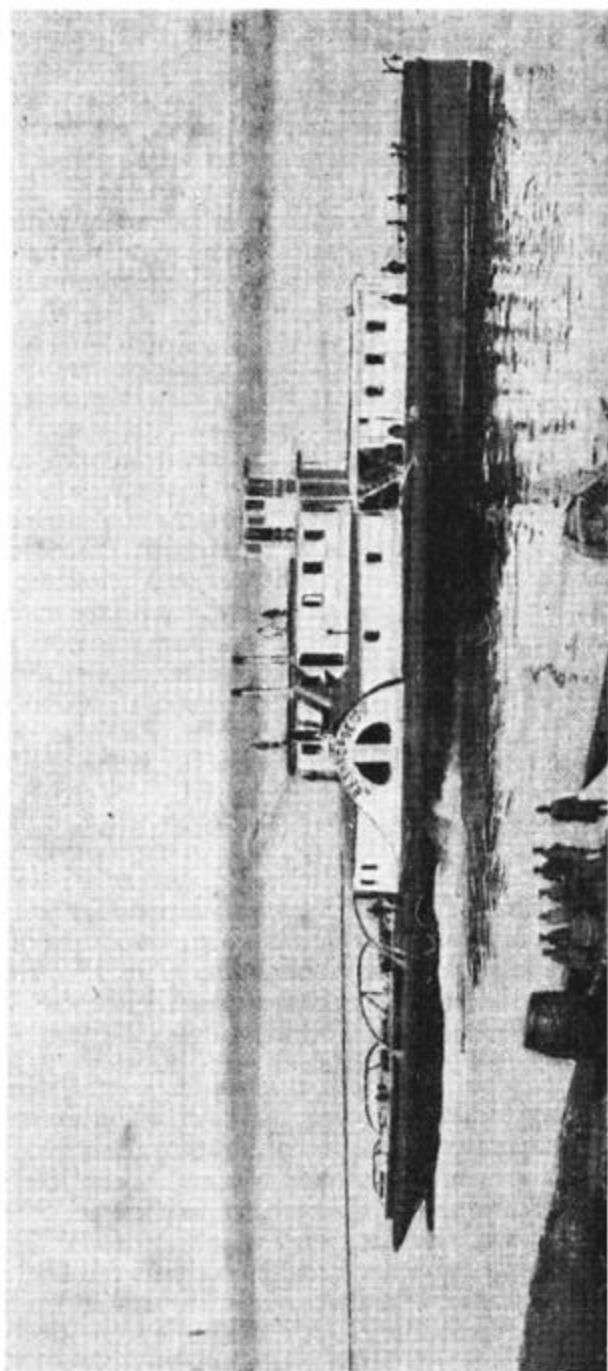


Рис. 201. Теплоход „Великоросс“ т-ва бр. Нобель.

и отчасти верхней Волге, обладавшие рядом небольших винтовых пароходов, мощностью в 30—35 сил, построенных частью на

¹⁾ Открыло действия 20 июня 1912 г.

заводе Журавлева в Рыбинске, частью же в Финляндии и носивших названия рыб: „Язь“, „Голавль“, „Сиг“, „Стерлядь“, „Осетр“ и т. д. С течением времени число таких судов у т-ва достигло до 20 слишком единиц. Основной капитал предприятия был в 100.000 руб., разделенных на 1.000 акций 100-рублевой стоимости. Правление находилось в Рыбинске.

2) „Устюженское товаро-пассажирское пароходство“, эксплуатировавшее 3 небольших парохода, 30,40 и 45 сил. по р.р. Волге и Мологе, между Рыбинском и Устюжной.

3) „Товарищество первого народного пароходства по рр. Ахтубе и Волге“, образованное в 1910 г. и располагавшее 3 пароходами, одним буксирным в 35 сил и двумя товаро-пассажирскими в 70 и 120 сил. Работа предприятия сосредоточивалась главным образом на Ахтубе и нижней Волге.

4) „Самарское товарищество“ П. В. Лобастова и К^о, образованное в 1913 г. и имевшее 2 парохода—буксирный в 30 номин. сил и пассажирский 35 сил—и 3-4 мелких винтовых баркаса, плававших в районе Самары—верст на 25-30 вниз и верст до 40 вверх.

5) Не оформленное официально в акционерное предприятие „Общество крестьян“ в г. Рыбинске, располагавшее в первой половине десятилетия 7 пароходами, из которых 2 пассажирских, в 25 и 40 сил, плавали—один по Шексне в линии Рыбинск—Борочек, другой по Шексне и Мологе от Череповца до Устюжны, и 5 буксирных, мощностью от 90 до 180 сил, работали на Волге и ее притоках.

Как мы говорили выше, в 1908 г. оно вошло в состав т-ва Коммерческого пароходства по рр. Мологе и Шексне, образовав совместное „Коммерческо-крестьянское пароходство по рр. Волге, Мологе и Шексне“.

6) „Пароходство Григория Копылова и К^о“, учрежденное на началах паевого товарищества 26 сентября 1912 г. и работавшее 6 пароходами (1 пассаж., 3 букс.-пасс., 1 букс. и 1 винтов. баркас) в районе Астрахани по Волге и северо-западному побережью Каспийского моря.

7) „Общество торговли и судоходства по реке Волге и ее притокам „Теплоход“, учрежденное в 1910 г. и обращающее внимание своим названием, свидетельствуя о передовом настроении его единственного учредителя надворн. советника Александре Васильевича Иванова. Согласно устава, о-во ставило своей целью „перевозку пассажиров и грузов по реке Волге и ее притокам и производство торговых операций за свой счет и по поручению третьих лиц, как в России, так и за границей“ (§ 1-й устава). Основной капитал его был 200.000 руб., разделенных на 1.000 акций, по 200 руб. каждая. Правление находилось в Казани 1).

Необходимо однако сказать, что практического значения в волжском судоходстве о-во не имело.

В этой же группе можно отметить еще акционерное предприятие Шуртыгина, учрежденное 17 февраля того же 1910 года под очень длинным названием — „Товарищество лесопромышленности и торговли, устройства заводских предприятий и судоходства по рекам Волге, Каме и Ветлуге и их притокам и по Каспийскому морю Василия Ивановича Шуртыгина“, интересное тем, что местопребывание его правления, состоявшего из 3 директоров, назначалось в деревне Макарьевского уезда, Нижегородской губ., Кобылино,

1) П. С. З. Р. И., собр. 3, т. XXX, № 33476.

родине учредителя т-ва—пример, кажется, единственный в истории волжского судоходства. Судоходное значение т-ва было очень невелико: оно имело лишь несколько баржей, размерами до 50 саж. и грузоподъемностью от 160 до 190 тыс. пуд. Основной капитал предприятия определялся в 500.000 руб., разделенных на 500 паев, по 1000 руб. каждый ¹⁾).

в) Совершенство-
вание судоходной
техники:

1) Успехи тепло-
ходостроения.

В деле совершенствования судоходной техники в первую очередь следует поставить успехи теплоходостроения.

Зимой в 1909—10 гг. и в 1910 г. был сооружен целый ряд теплоходов для волжско-каспийского бассейна, при чем строительством их занялись уже несколько заводов.

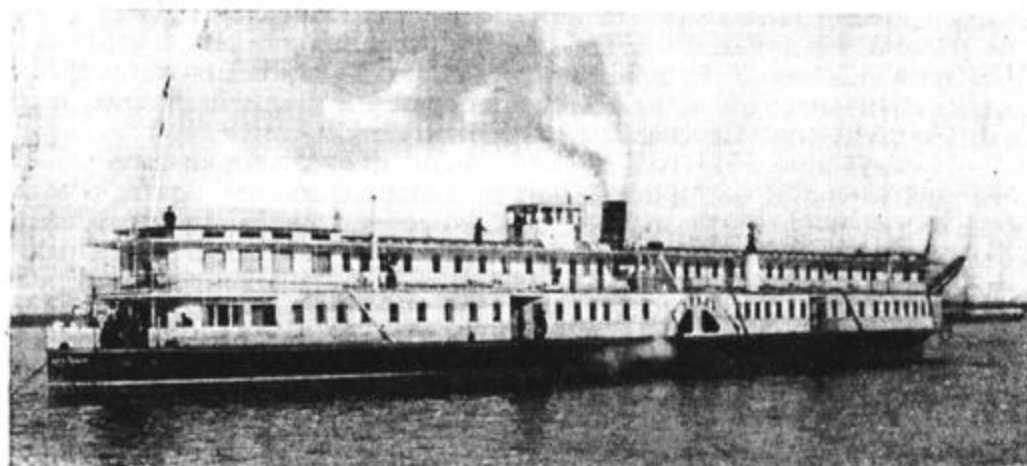


Рис. 202. Первый колесный пассажирский теплоход „Урал“ о-ва „И. Любимов и Ко“.

Так, в это время появился первый на Волге грузовой колесный теплоход — „Карамыш“, в 280'×36'×11', с двумя машинами мощностью в 600 эфф. сил, построенный Коломенским заводом для т-ва „Бр. Шмидт“. Фирмой Нобеля выпущена целая серия новых тепловых судов разнообразных размеров и устройства: а) винтовой „Самоед“, 139' длины, с двумя машинами мощностью в 500 эфф. сил, начатый постройкой на заводе Журавлева в Рыбинске еще в 1908 г. и интересный по своей конструкции, характеризующей первые шаги строительства теплоходов (см. рис. 200); б) колесный „Ингуш“, одних размеров с „Самоедом“ и с машиной в 250 эфф. сил, построенный также на Журавлевском заводе; в) „Гиляк“, небольшой баркас в 65,5' длины и 5,5' ширины (без кожухов), с машиной в 100 эфф. сил системы Бергзунд и Локе, — все три для плавания по верхней Волге и Шексне; г) колесные „Великоросс“ и „Малоросс“, размерами в 188'×32', с машинами Дизеля по 1000 эфф. сил, постройки Коломенского завода, и „Калмык“, в 190'×30', с машиной в 750 сил, предназначенные для коренной Волги (см. рис. 201); д) „Якут“ и „Осетин“, по 150' длины и 22' ширины, переделанные в собственных мастерских т-ва из пароходов „Якут“ и „Нафталан“, с машинами в 400 и 500 эфф. сил;

¹⁾ Там же, № 33081.

е) наконец, „Остяк“ и „Лезгин“, в $176,5' \times 27'$, с машинами по 500 эфф. сил, построенные Коломенским заводом уже в половине навигации 1910 г. Кроме того, в ту же навигацию был спущен на Каспийское море второй наливной гигант „К. В. Хагелин“, таких же размеров, как „Эммануил Нобель“, но с машинами в 1000 эфф. сил, постройки Коломенского завода, и переделан на теплоход в собственных мастерских „Роберт Нобель“ из одноименной паровой шхуны, с установкой машины Дизеля, как и на „К. В. Хагелин“, в 1000 сил.

В том же 1910 г. была выпущена серия однотипных теплоходов, построенных Воткинским казенным заводом по заказу Г. В. Кожевникова: „Василий Иванович Тимирязев“, „Камское Паевое Товарищество“, „П. П. Боклевский“, „Коммерции Советник И. И. Любимов“ и „Петр Аркадьевич Столыпин“. Суда были размерами по $280' \times 42' \times 10'$, с трехцилиндровыми машинами системы Локе, изготовленными шведским заводом Вейланд в Стокгольме, мощностью на первых 3-х судах по 270 и на 2-х последних по 249 эфф. сил. Постройка однако вышла не из удачных: суда были очень тихоходны. Позднее все они были приобретены фирмой Любимовых, а в конце концов переделаны на баржи.

Следующий 1911 год должен быть признан одним из самых знаменательных в истории развития теплоходства на Волге. В этот год здесь появились первые пассажирские теплоходы постройки Коломенского завода: колесный „Урал“, в $270' \times 28' \times 11'$, с машинами в 900 эфф. сил, для о-ва „И Любимов и К^о“ и винтовой „Бородино“¹⁾, в $292' \times 30'6'' \times 10'6''$, с двумя шестицилиндровыми „дизелями“ мощностью в 1200 сил, по заказу о-ва „Кавказ и Меркурий“.

Постройка „Урала“ вышла неудачной. Главным недостатком ее была большая сложность механизмов, так как при применении двигателей Дизеля к колесным судам неизбежна зубчатая передача силы от двигателя на вал (посредством ряда шестерен). Механизм этот постоянно ломался, и судно бесконечно ремонтировалось, пока в 1916 г. не погибло около Перми от взрыва, происшедшего в машинном отделении от неизвестной причины (см. рис. 202).

Винтовой теплоход вышел значительно лучше: механизмы его были проще и работали вполне исправно. Некоторым дефектом являлась лишь небольшая тряска, вызывавшаяся не совсем удачной конструкцией кормовой части теплохода, впоследствии переделанной. Очень оригинально и ново было устройство самых винтов, разрешившее задачу применения их к речным судам даже на сравнительно мелких реках: винты были поставлены довольно высоко, но под особыми сводами, устроенными под кормой судна, — на стоянке судна верхние лопасти винтов выходят из воды, но как только начинает работать машина, приводя в движение винты, так вода поднимается ими под свод, наполняет всю его камеру, выгоняя воздух, и винты работают в сплошном водяном потоке. Внутреннее устройство теплохода представляло собой последнее слово техники судостроения. Расположение помещений было обычное для двухдечных пассажирских судов „американского типа“: I и II классы вверху, III и IV — внизу (см. рис. 203).

В том же 1911 г. Коломенским заводом были построены для т-ва „Бр. Нобель“ два однотипных наливных теплохода для Каспия — „Галилей“ и „Зороастр“, размерами по $270,8' \times 33,8' \times 20,1'$, с двумя двигателями Дизеля общей мощностью по 1000 эфф. сил каждый.

¹⁾ Ныне „Гов. Раскольников“.

В последующие годы строительство теплоходов продолжалось с большим успехом, используя все сделанные достижения.

О-во „Кавказ и Меркурий“, оставшись вполне довольным постройкой „Бородина“, заказало Коломенскому заводу по его типу еще 13 пассажирских теплоходов, размерами в 295'×32'×10'6" и мощностью машин по 1200 эфф. сил, с контрактной средней скоростью в 22 версты в час и стоимостью каждого судна свыше 390.000 руб., имея в виду обслужить ими ежелевную линию Нижний—Астрахань. Уже в следующем же 1912 г. на Волгу поступили 4 новых теплохода: „Двенадцатый год“¹⁾, „Кутузов“²⁾, „Багратион“³⁾ и „Цесаревич Алексей“⁴⁾; в 1913 г. вышел „Царьград“⁵⁾, в 1914 г. „Петроград“⁶⁾ и „Царь Михаил“⁷⁾, в 1915 г. „Король Альберт“⁸⁾ и „Вел. кн. Николай Николаевич“⁹⁾, в 1917 г. „Вадим Аршаулов“¹⁰⁾.

Постройка судов и в особенности их внутренняя отделка были выполнены еще лучше, чем на „Бородине“. Вот для примера краткое описание „Царьграда“, сделанное по выходе его в плавание:

„Отделка «Царьграда» роскошная. Салон и гостинная I-го класса отделаны корельской березой. В каютах много простора, масса света, коридоры широкие. Для подачи кушаний из кухни в классы устроен подъемный лифт.

„Обращено много внимания на пассажирское помещение III-го и IV-го классов. В III-м классе для пассажиров устроена светлая столовая, двухместные светлые каюты; в IV-м классе— койки, причем классы изолированы. В III-м классе, по образцу железных дорог, над койками устроены полки для вещей, а в IV-м классе—выдвижные ящики.

„Жилые помещения команды вынесены на верхнюю палубу. Для каждого матроса на корме устроены выдвижные ящики для склада вещей.

„Грузоподъемность теплохода—40.000 пуд., мощность машин—1200 эфф. сил...“¹¹⁾.

Одновременно Коломенским заводом был построен ряд других теплоходов, важнейшими из которых были: а) буксирный „Петроний“, в 224'×34'×13', с двумя „дизелями“, мощностью в 800 эфф. сил, выпуска 1913 г. для о-ва „Волга“; б) товарный „Инженер Корейво“, в 284'×36'×10'9", с двумя трехцилиндровыми машинами, мощностью в 600 эфф. сил, грузоподъемностью до 70.000 пуд., построенный в 1915 г. для т-ва „Бр. Шмидт“; в) буксирный „Философ Платон“, в 204'×34'×13', с двумя четырехцилиндровыми „дизелями“ мощностью в 800 эфф. сил, постройки также 1915 г. для о-ва „Волга“; г) серия из 5 однотипных товаро-пассажирских теплоходов—„Байрам-Али“, „Андижан“, „Маргелан“, „Наманган“ и „Ташкент“, размерами в 280'×36'×10', с двумя машинами по 1200 эфф. сил каждый, для „Восточного общества“, не отличавшихся такой быстроходностью и роскошью отделки, как Меркурьевские суда, будучи предназначены

1) Ныне „Год Октябрьской Революции“.

2) „Красноармеец“.

3) „Память Маркина“.

4) „Красная Латвия“.

5) „Урицкий“.

6) „Парижская Коммуна“.

7) „25 Октября“.

8) „Карл Либкнехт“.

9) „Ленин“.

10) „Лев Троцкий“.

11) Ж. „Волжское судоходство“ 1913 г., № 9, стр. 54.

для перевозки пассажиров только III-го и IV-го классов, но зато обладавшие сравнительно огромной грузоподъемностью (подобно „Инженеру Корейво“—до 70.000 пуд.) и дешевой эксплуатации. Пассажи́рские помещения также значительно лучше, чем в соответствующих классах других аналогичных судов: даже пассажиры IV класса имеют здесь каждый отдельное спальное место; во всех помещениях устроено водяное отопление и электрическое освещение (см. рис. 204).

Еще раньше (в 1913 г.) на Волгу вышло интересное товарное теплое судно „Данилиха“, построенное на Сормовском заводе по проекту инж. Н. В. Кабачинского для т-ва „Бр. Каменские и Н. Мешков“, с двумя машинами системы „Дизель“ мощностью в 300 эфф. сил и реверсивом системы Нобеля. Довольно значительное по своим размерам (280'×48'×11'), оно явилось самым крупным из волжских теплоходов по грузоподъемности, вмещающая до 123 тыс. пуд., и в то же время очень мелководным и легким, могущим плавать с грузом до Москвы (см. рис. 205). Некоторым дефектом его являлась тихоходность.

К концу навигации 1915 г. на реках волжского бассейна плавало уже до 50 больших теплоходов (из них 16 пассажирских и товаропассажирских, 12 товарных и 20 буксирных), не считая мелких тепловых барказов и моторных лодок, которых насчитывалось свыше 200.

2) Улучшение парового судостроения и состояние старых пароводных предприятий

Как можно видеть, однако, теплоходы нашли себе признание на Волге пока всего только у 3—4 крупных фирм, главным образом у т-ва „Бр. Нобель“ и о-ва „Кавказ и Меркурий“, „Восточное О-во“ и „Волга“.

О-ва „Кавказ и Меркурий“ и „Восточное“, в 1913 г. окончательно укрепившие свою совместную организацию (под влиянием главным образом банков, кредитовавших их) с введением в работу всех новых судов, подняли свое значение на Волге до небывалой дотоле высоты.

О-во „Кавказ и Меркурий“ своими пассажирскими и товаропассажирскими судами установило ежедневные рейсы между Рыбинском и Нижним-Новгородом (для чего арендовало часть пароходов у Зарубина) и ежедневные двойные отправления—скорой и (обыкновенной) пассажирской линией—между Нижним и Астраханью. Суда первой линии (в которую вошли и пассажирские теплоходы о-ва) отличались большой быстроходностью и почти сказочной роскошью отделки; пароходы пассажирской линии особенно выделялись своей грузоподъемностью при очень в то же время малой осадке. Бывали годы, когда вследствие мелководья даже небольшие пароходы ставились на якорь, а Меркурьевские товаро-пассажирские гиганты, как „Святослав“ и „Владимир Мономах“, свободно продолжали плавание. Общий состав парового флота о-ва „Кавказ и Меркурий“ достигал до 35 единиц, из коих было 18 пассажирских и товаропассажирских пароходов, общей мощностью свыше 4.000 номин. сил, 1 товарный пароход в 150 сил, 6 буксирных пароходов, общей мощностью в 336 номин. сил, 1 мелкий служебный баркас и 9 пассажирских теплоходов, общей мощностью в 10.080 эфф. сил. Непаровой флот о-ва был около 70 судов, из которых свыше 10 железных баржей, 1 плавучий док, больше 40 дебаркадеров и остальные—деревянные баржи и нефтекачки.

„Восточное о-во“ располагало флотом, достигавшим до 45 паро-тепловых судов, среди которых было 30 буксирных пароходов.

общей мощностью свыше 4.200 номин. сил, 3 товаро-пассажирских парохода, мощностью свыше 500 номин. сил, 5 товаро-пассажирских теплоходов, по 600 эфф. сил каждый, и 6 мелких буксирных паровых баркасов, мощностью от 18 до 35 номин. сил. Непаровой флот о-ва состоял из 160 слишком судов, из коих было свыше 100 баржей, до 30 нефтянок, 15 плашкоутов и до 10 лебаркадеров. В числе баржей было до 40 железных. Общая грузоподъемность всего баржевого состава выражалась в огромной цифре около 18 милл. пуд.

Если принять во внимание еще бывший Кашинский флот, состоявший во владении о-в „Кавказ и Меркурий“ и „Восточное“ („Камво“), то объединенное о-во, несомненно, должно быть признано самым крупным пароходным предприятием на Волге, располагавшим огромным караваном до 100 паротепловых самодвижущихся судов, общей мощностью до 11½ тыс. номин. сил и выше 13 тыс. эфф. сил. Основной капитал объединенного предприятия в последние годы существования частновладельческого флота достигал 25 милл. руб.

Кроме того, оба о-ва имели значительный флот на Каспийском море. „Кавказ и Меркурий“ располагал там составом около 40 самодвижущихся судов, мощностью свыше 20.000 индик. сил. „Восточное О-во“ имело 30 слишком паровых судов, общей мощностью до 14.500 индик. сил.

Надо однако сказать, что крупное строительство, принятое и выполненное объединенными о-вами в тяжелое время депрессии судоходства, не могло, конечно, не отразиться на финансовом положении о-в, которые вынуждены были искать поддержки у банков, — в конце концов к банкам перешла и значительная часть акций предприятий. К середине рассматриваемого периода банки стали уже фактическими хозяевами о-в, располагая большинством их акций.

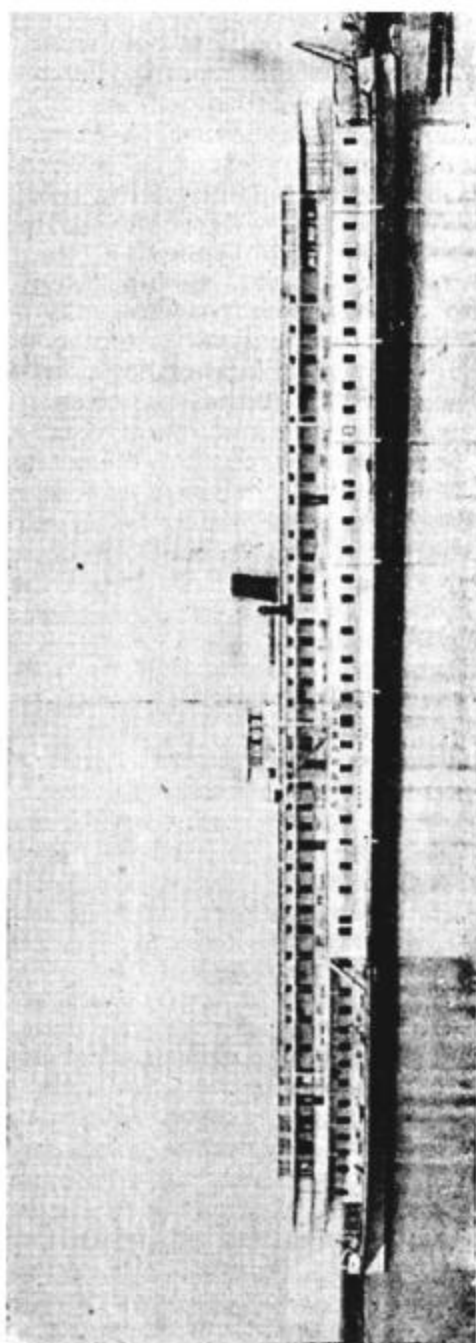


Рис. 203. Первый винтовой пассажирский теплоход „Бородино“ о-ва „Кавказ и Меркурий“.

Так, в 1914 г. из предъявленных на годовом собрании „Восточного о-ва“ 61.500 акций 14.094 имелись в портфеле у петроградского международного коммерческого банка, 10.110 у русско-азиатского, 7.307 у русского торгово-промышленного, 6.118 у П. П. фон-Дервиза, 4.000 у В. П. фон-Дервиза, 3516 у русского для внешней торговли банка и т. д. На общем собрании о-ва „Кавказ и Меркурий“ из 13.927 предъявленных акций 2.028 были у волжско-камского банка, 2.013 у петроградского международного, 1926 у московского международного и менее значительные количества у петроградского учетного и ссудного, русского торгово-промышленного, русско-азиатского и др.

Огромное большинство других акционерных судоходных предприятий волжского бассейна продолжали относиться к теплоходам с некоторым недоверием и не рисковали заказывать их, предпочитая иметь дело, по прежнему, с паровыми судами, которые только старались устраивать возможно совершеннее и лучше. В этом отношении особенно выделилось о-во „Самолет“, закончившее в 1910 г. реформирование и обновление своего флота на всех трех волжских линиях—астраханской, рыбинской и тверской, причем на каждой линии флот был по возможности унифицирован.

Все старые пароходы были переделаны в собственных мастерских о-ва по последнему слову техники, представляя из себя образцы технического совершенства и удобств для публики. Вот, напр., краткое описание заново оборудованного в 1912 г. „Пушкина“: „В 1-м классе пароход имеет 18 кают на 27 мест, 9 одноместных и три купэ по 3 места; во II-м классе 13 двухместных кают, 3 купэ и 13 одноместных кают; в III-м классе новинка—общая, отлично оборудованная столовая. В I-м и II-м классах, в целях гигиенических, устроены матрацы, покрытые сафьяном и набитые оленьим пухом. На пароходе для III-го и IV классов имеется баня с душем и с приспособлениями для стирки. Для I-го и II класса—ванная комната с эмалированной ванной. В противопожарном отношении пароход обеспечен камеронами, шлангами во все классы и каюты. Для спасения при аварии на пароходе 800 спасательных приборов, надевающихся на плечи. Впервые устроен тройной фильтр для воды: сначала волжская вода попадает в железный бак, находящийся около капитанской рубки, оттуда идет во второй фильтр (из него берут воду для умыванья, бани и мытья посуды), затем попадает в два последних фильтра, где в одном—кипяток, а в другом охлажденная кипяченая вода для питья и для пищи. Во всех классах—изящные боченки с кипяченой водой. Для экскурсантов на пароходе оборудована темная фотографическая комната с красным фонарем, раковинкой для промывки негативов и т. п. Для постельного и столового белья имеются отдельные шкафы. Для того, чтобы не пылились кушанья и чай, с верхнего этажа устроен особый лифт, через который в закрытых ящиках передаются кушанья прямо из буфета. Официантам не приходится носить кушанья по палубам сверху вниз. Общий зал I-го класса отделан в стиле модерн. В каютах I-го класса имеются электрические ночники с голубым светом. На палубе устроены корзины-будки от солнца и кресла с приспособлениями для чая и чтения. На пароходе имеется библиотека на четырех иностранных языках, игры, пианино, гимнастика. Пароход снабжен прожектором, освещающим путь в самые темные ночи и туманы на далекое расстояние“¹⁾.

¹⁾ Ж. „Волжское Судоходство“ за 1912 г., № 2.

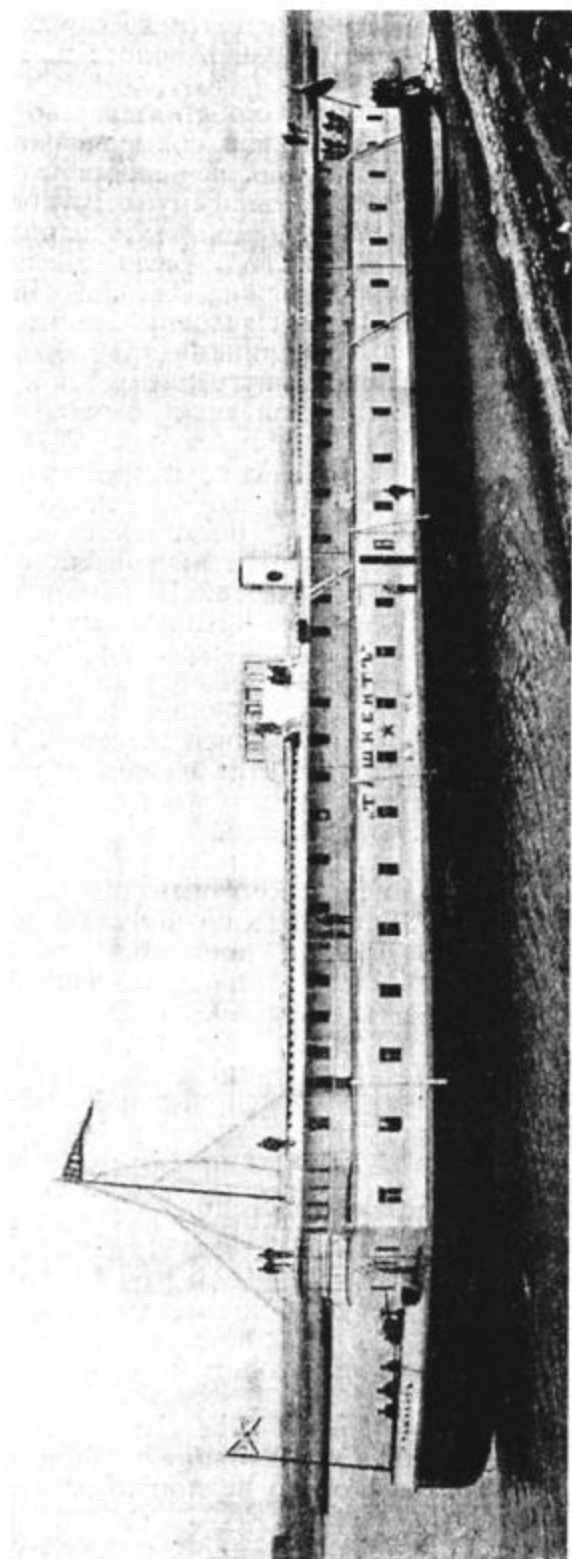


Рис. 204. Товаро-пассажирский теплоход „Ташкент“ „Восточного общества“

Во внешней конструкции парохода сделано расширение его второго, классного этажа, доведенного почти до самых конечностей судна. Все очертания парохода получились полнее и много красивее прежних (см. рис. 206).

Заслуживает быть отмеченным то обстоятельство, что в последние годы о-во перестало заказывать свои новые пароходы за границей, на неизменном заводе Коккериль, и передало все постройки Сормовскому заводу, вообще выделившемуся судостроительной деятельностью. Последними пароходами, выпущенными заводом для астраханской линии о-ва „Самолет“, были „Великая княжна Ольга Николаевна“¹⁾ и „Великая княжна Татьяна Николаевна“²⁾, сделанные в общем по типу „Марии Павловны“, но несколько больших размеров—300'×30'6"×10'9", с машинами тройного расширения мощностью в 1250 индик. сил. Как по внутреннему, так и по внешнему своему устройству пароходы представляли своего рода шедевр современной судостроительной техники (см. рис. 207).

Дольше других плесов преобразовательная деятельность общества „Самолет“ не касалась колыбели его—тверского плеса. Объяснялось это тем обстоятельством, что с постройкой Рыбинско-Бологовской жел. дороги и устройством Мариинской системы тверской плес потерял, было, свое транзитное значение. Возникновение в Твери и других пунктах верхнего Поволжья крупных заводов и фабрик и в особенности постройка Савеловской жел. дороги, соединившей кратчайшим путем Волгу с Москвой, изменили положение дела: значительная часть московских товаров пошла на Волгу этим путем, возвратив тем тверскому плесу его прежнее значение. Судходство, конечно, учло это обстоятельство, ответив на него усилением перевозочных средств в тверском плесе (что уже отмечено выше по о-ву „Кавказ и Меркурий“). В частности, „Самолет“ в добавление к своему тверскому флоту приобрел 4 новых однодечных парохода от прекратившего к тому времени свои операции „Волжско-Тверского пароходства“, а затем приступил к полному обновлению своего флота и на этом плесе посредством постройки сравнительно небольших пароходов американского типа. Означенная реформа и была закончена во втором десятилетии XX-го века.

Общий состав флота предприятия достиг к концу рассматриваемого периода 45 паровых судов, мощность в 5.366 номин. сил; из них 40 товаро-пассажирских, 4 буксирных и 1 небольшой паровой баркас для астраханского рейда и взморья. 8 пароходов были построены в 1910—1914 гг.: „Имп. Александр Благословенный“, „Царь Михаил Федорович“³⁾, „Тургенев“ (все три в 1913 г.), „Князь Серебряный“, „Князь Симеон Гордый“, „Вел. кн. Ольга Николаевна“, „Вел. кн. Татьяна Николаевна“ (все в 1914 г.) и баркас „Астраханец“ (в 1912 г.).

Как отмечено выше, в 1913 г. о-во открыло пассажирскую и грузовую линию по побережью Каспийского моря, учредив для этого совместно с „Купеческим пароходством“ особое „Г-во Каспийского пароходства“.

Усиленное строительство, как и в о-ве „Кавказ и Меркурий“ и „Восточном“, не могло, остаться без влияния на общее финансовое состояние о-ва „Самолет“, однако оно не пошло по стопам первых

1) Ныне „Володарский“.

2) „Спартак“.

3) „Красная Звезда“.

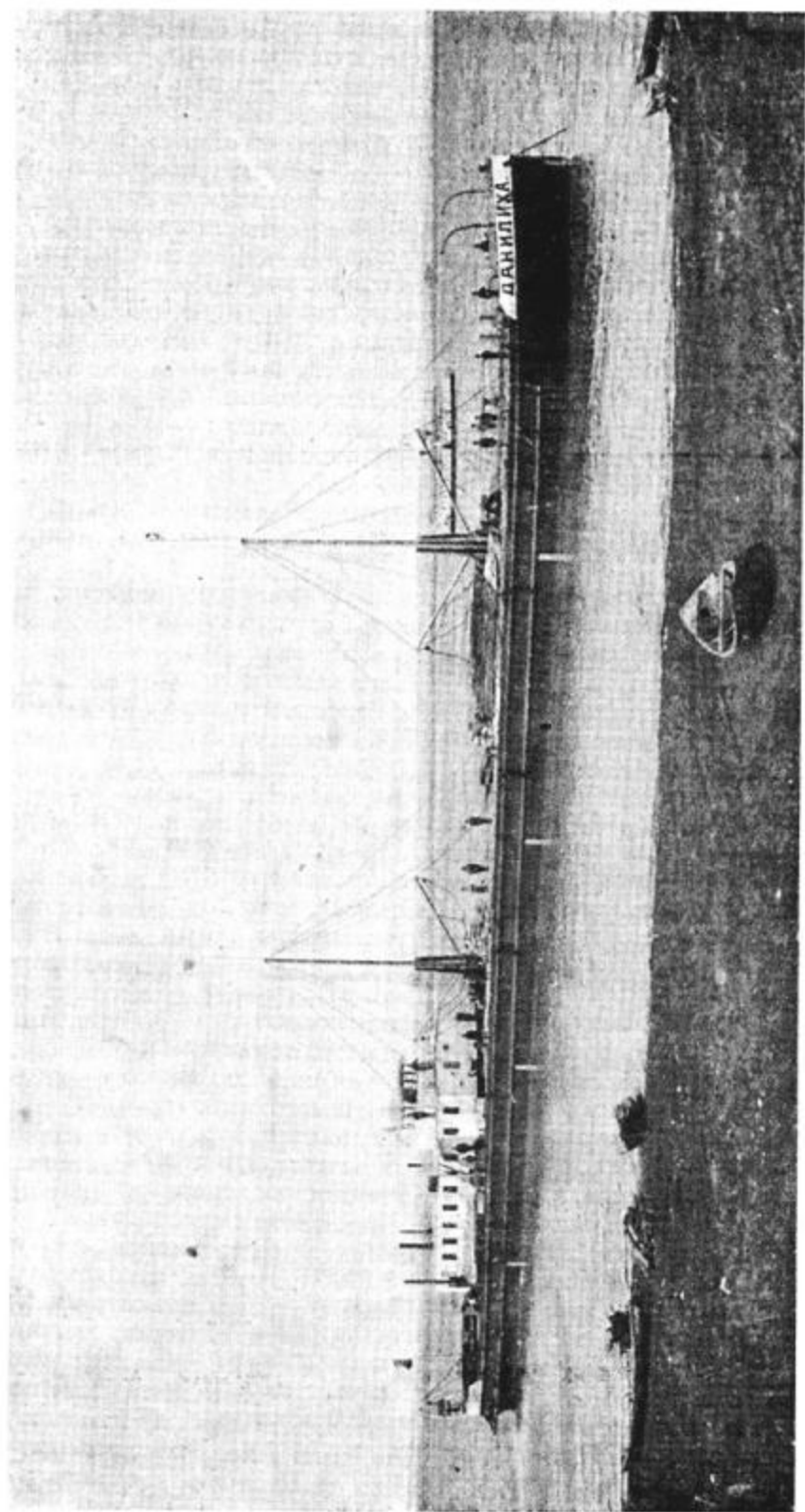


Рис. 205. Товарный теплоход „Данилиха“ т-ва „Вр. Каменские и Н. Мешков“.

предприятий, передавая акции банкам, а умело выйти из тяжелого положения исключительно собственными средствами,—в конечном итоге, при почти не изменявшейся за вышеуказанные годы валовой выручке—в 3 с небольшим милл. руб., чистая прибыль о-ва с каждым годом понижалась. В 1911 г. она выразилась в 796.169 руб., в 1912 г. в 620.467 руб., в 1913 г. в 498.711 руб., и только с 1914 г. снова началось повышение. Однако в 1914 г. о-во затруднилось оплатить полностью вновь построенные пароходы, и один из них („Вел. кн. Ольга Николаевна“) взяло с завода пока на арендных началах.

Очень серьезным оказалось положение „О-ва по Волге“. Мы уже говорили выше, что в 908 гг. о-во заказало Сормовскому заводу 4 больших парохода по образцу „Графа“, из которых первый—„Графиня“ уже вышел в 1909 г. К навигации 1910 г. был готов второй пароход—„Гражданин“; наконец, в 1912 г. поступили в плавание два остальные—„Баян“ и „Витязь“¹⁾, все с машинами тройного расширения, по своему устройству представлявшие последнее слово техники. Так, напр., о выходе в плавание парохода „Баян“ в современной периодической печати отмечалось:

„12-го июня вышел с судостроительной верфи «Сормово» построенный для пароходного о-ва «по Волге» тов.-пассажирский пароход «Баян».

„Корпус парохода построен из мягкой стали Мартена, имеет длину 280 фут., ширину с кожухами 60 фут. и 9 дюйм. и осадку с полным грузом 11 четв. Грузоподъемность около 37 тыс. пуд. Котлы (два) пролетной системы с перегревателем системы Ноткина 2-го. Машина тройного расширения с перегревом пара в 1200 индикат. сил и клапанным парораспределением для всех 3-х цилиндров системы Маршала-Радвановича. Штурвал паровой, для изоляции звука под фундамент подложен прессованный войлок. Кают—I-го класса 18 на 30 человек, II-го класса 29 на 51 чел., III-го класса 22 на 28 чел. и 68 общих мест; в IV-м классе 790 мест. По удобствам для пассажиров и роскошной отделке пароход „Баян“ займет на Волге одно из первых мест. Салон I-го класса отделан испанским платаном под руководством художника Лиштвана, в строго выдержанном стиле ампир; по середине зала устроен аквариум с фонтаном. На галерее I-го класса для защиты от ветра устроены особые ширмочки. Каюты I-го и II-го классов имеют гардеробы и шкафы для платья. Как новинку, следует отметить устройство в носовой части для III-го класса очень светлой общей столовой, оборудованной диванами с мягкими сидениями и столами. Стены столовой художественно расписаны краской, и по стенам развешаны гравюры с картин Третьяковской галереи. В каютах III-го класса два света, как и во всем нижнем этаже. IV-й класс совершенно изолирован от товаров.

„12-го июня на пароходе «Баян» производились испытания при осадке 8 четв. 2 верш. на ровный киль с грузом около 20.000 пуд. при топливе 1.500 пуд. с полным вооружением и инвентарем. Испытание производилось на мерном расстоянии в 10 верст. Эту дистанцию «Баян» прошел вниз по течению в 23 мин. 46 сек., а вверх против течения прошел 18,70 верст в час, разлив при 37 оборотах, при отсечке 0,75 и давлении пара в 200 фунтов, 1.300 индикаторных сил. Расход топлива выразился на одну индикаторную силу

¹⁾ Ныне „III Интернационал“.

в 1,09 фунтов нефтяных остатков в один час. По сравнению расхода топлива на одну индикаторную силу с пароходом «Графиня» (1,24 фун.)

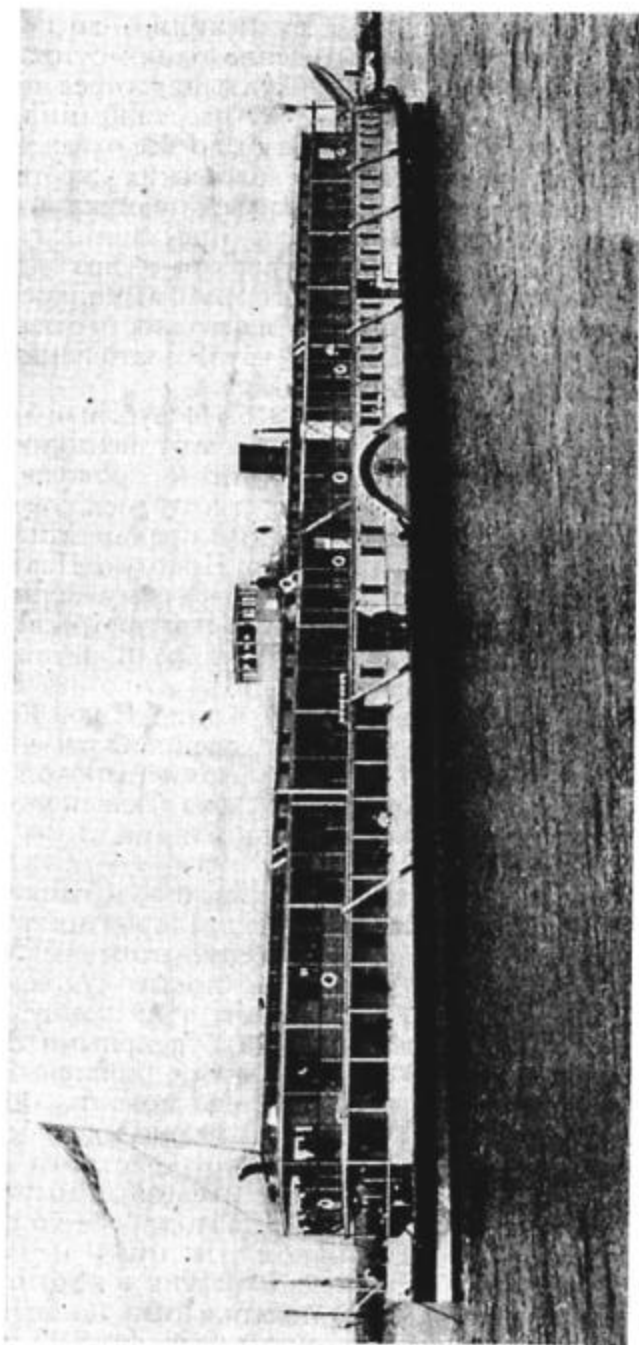


Рис. 206. Пароход «Пушкин» (обновленный) о-ва «Самолот».

оказалось на пароходе «Баян» экономия в топливе, благодаря пререгреву пара и клапанному парораспределению, на 14 процентов».

С выходом в плавание всех новых пароходов «О-во по Волге» открыло вторую товаро-пассажирскую линию между Нижним-Новгородом и Самарой.

Финансовое напряжение, вызванное новым строительством и общими затруднениями судоходства, привело к тому, что уже в 1912 г. о-во закончило свои операции с прибылью всего в 148.990 руб., а следующий 1913 год принес ему дефицит в 217.899 руб.

В 1914 г., вдобавок к общим затруднениям, о-во постигли два особых несчастья, происшедшие в течение одних суток. В ночь на 14 июня около Мариинского Посада (Сундыря) сгорел пароход о-ва „Царица“¹⁾, шедший из Астрахани с 500 пассажирами и 13.700 пуд. груза. Не более, чем в 15 минут, судно было все охвачено пламенем и погибло со всем грузом и рядом человеческих жертв, несмотря на геройское поведение команды во главе с командиром Ф. Я. Назаровым. В 8 ч. утра того же 14 июня у пристани в г. Царицыне сильно пострадал от внезапно вспыхнувшего пожара другой пароход о-ва— „Гражданин“, у которого обгорело машинное отделение, пострадал IV класс и были приведены в негодность отдельные части машины. Сильно попорчен был также груз, состоявший из мануфактуры, кожаного и скобяного товара.

О-во закончило год с убытком в 316.844 руб. и в дальнейшем не могло уже справиться с финансовыми затруднениями, вскоре же перейдя фактически к о-ву „Мазут“, хотя и продолжало работу под старой фирмой. Но и о-во „Мазут“ тяготилось совершенно несродным его основному делу пассажирским предприятием и вскоре же начало переговоры о перепродаже его Николаю Павловичу Рузскому (брату известного генерала Рузского), задумавшему организовать огромное судоходное дело, которое охватило бы весь волжский бассейн, с каковой целью он уже скупил предприятия Немкова и приемников Крепиша и намеревался купить „О-во по Волге“, т-во „Бр. Каменские и Н. Мешков“ и пароходство Н-ков Качкова. Переговоры об „О-ве по Волге“ пошли успешно, так что в 1916 г. началась уже частичная передача судов Рузскому (пароход „Царевич“, переименованный Рузским в „Керженец“), но в дальнейшем дело было остановлено в связи с политическими событиями.

Судоходные предприятия торгово-промышленных фирм.

Вполне успешно работали, продолжая неуклонно развиваться, судоходные предприятия торгово-промышленных фирм, особенно нефтяных.

Т-во бр. Нобель, помимо постройки новых судов, в 1915 г. приобрело пароходное дело Г. С. Дембот и к концу рассматриваемого периода располагало на Волге 25 буксирными пароходами, общей мощностью около 3.000 номин. сил, 4 наливными пароходами, мощностью по 80 сил, и 13—15 теплоходами, общей мощностью до 5000 эфп. сил, не считая ряда мелких паровых и тепловых судов—баркасов, лодок и пр. Непаровой флот т-ва доходил до 200 судов, в том числе до 70 слишком железных баржей, среди коих был ряд уже отмеченных выше гигантов в 65—76 саж. длины, грузоподъемностью в 500—600 слишком тыс. пуд.

Кроме того, т-во приобрело право участия в некоторых других пароходных предприятиях путем покупки их акций и, вообще, вкладывания своих капиталов. Так, оно имело до 50% акций о-ва „Кама“, представлявшего из себя в сущности, как указано выше, филиал т-ва. В 1915 г., наряду с покупкой предприятия Дембот, оно приобрело 30% акций о-ва „Океан“, обратив таким образом и его в нечто вроде своего отделения.

¹⁾ Ныне реставрирован под названием „Вогатырь“.

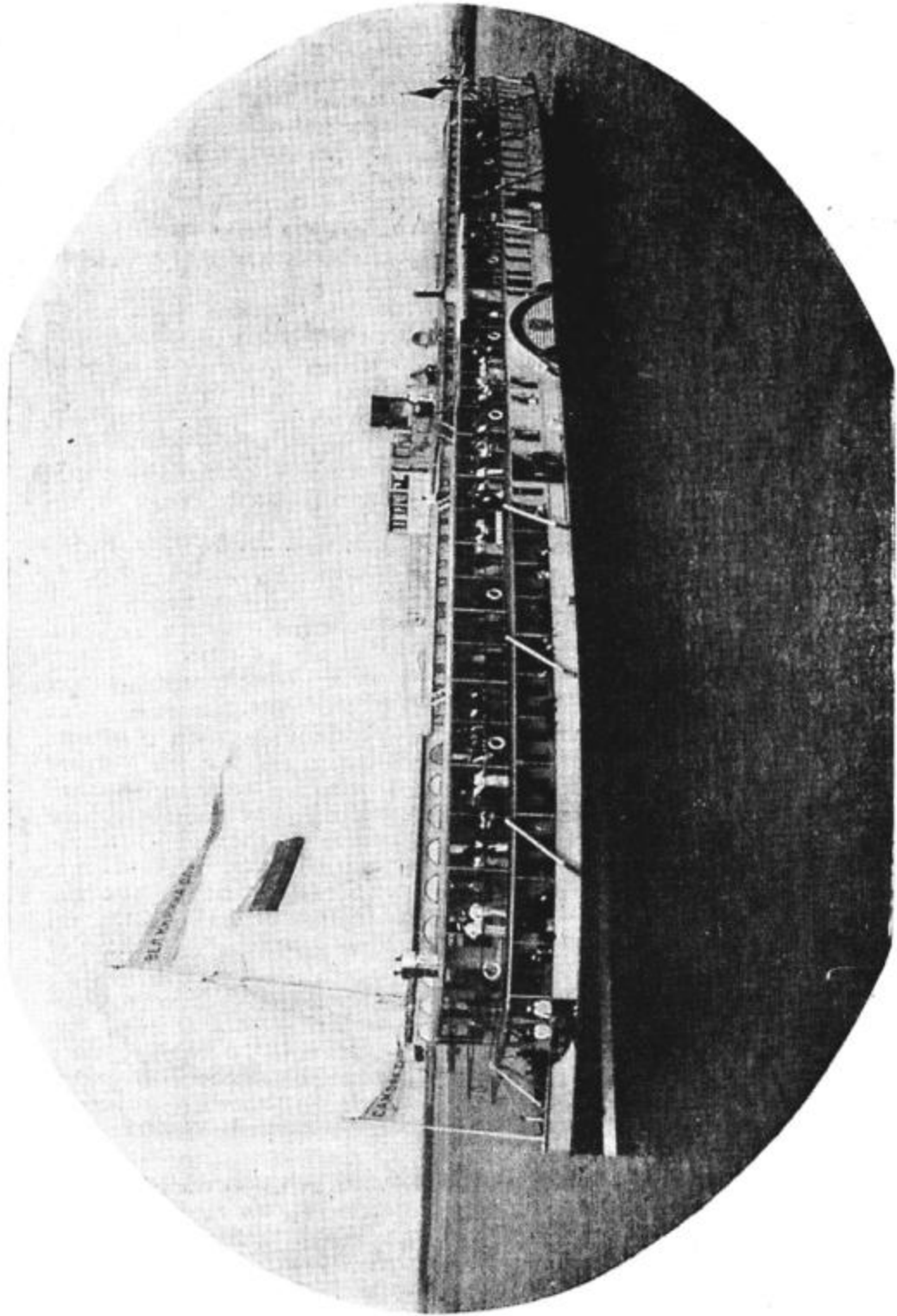


Рис. 207. Пароход „Вел. кн. Ольга Николаевна“ о-ва „Самолет“.

Наконец, на т-во работало и еще несколько судоводных предприятий, важнейшие из которых мы уже отмечали выше.

С помощью всех этих предприятий т-во с 1915 г. сосредоточило в своих руках флотилию судов, приспособленных к перевозке 57—60 милл. пуд. нефтяных грузов, что составляло приблизительно четвертую часть общего вывоза нефтепродуктов по Волге на внутренний рынок.

Действующий капитал предприятия, как отмечалось выше, достиг к этому времени до 30 милл. руб., а в последнее время существования частновладельческого флота был увеличен до 60 милл.

О-во „Мазут“ имело во второй половине 1910-х годов 37 буксирных пароходов, общей мощностью около 4¹/₂ тыс. номин. сил, и до 150 баржей (из коих около 60 железных), общей грузоподъемностью до 25 милл. пуд. В 900-х гг. о-во приобрело в свою собственность судоводное предприятие фон-Мекка (о-во „Ока“), купив сначала частично, а затем и полностью его акции. К концу 910-х годов оно увеличило состав этого предприятия (номинально сохранившего свою старую фирму) почти вдвое, а именно— до 20 буксирных пароходов, общей мощностью в 2.255 номин. сил, и до 100 непаровых судов, преимущественно баржей, среди которых было до 20 железных.

Наконец, в 1915 г. о-во „Мазут“ купило все акции старейшего акционерного пароходного предприятия волжского бассейна—„О-ва по Волге“, став таким образом одной из крупнейших судоводных фирм, располагавшей флотом, почти равным по составу объединенному флоту о-в „Кавказ и Меркурий“ и „Восточное“.

О третьем такого же большого размаха нефтепромышленном предприятии—о-ве „Волга“ мы уже говорили выше.

Сильно расширило свое дело и упомянутое о-во „Океан“. С 1911 г. оно занялось торговлей керосином, в связи с чем в навигацию 1912 г. завело наливной флот и в том же году приобрело соляные промысла, организовав в больших размерах добычу и продажу соли. Речной флот его к концу десятилетия состоял из 15 буксирных пароходов, общей мощностью свыше 1.300 номин. сил, 3 буксирных теплоходов („Мысль“—„Поток Богатырь“ в 300 эфф. сил, „Илья Муромец“ в 750 сил и „Соловей Будимирович“ в 240 сил) и до 80 непаровых судов, в числе коих было 13 железных баржей.

Кроме того, о-во имело 1 наливной теплоход („Дело“), мощностью в 2.000 эфф. сил и грузоподъемностью в 300.000 пуд., и 3 наливных парохода („Бремер Вулкан“, „Игнатий“ и „Меркурий“), общей мощностью в 1.750 индик. сил и грузоподъемностью около 200.000 пуд., на Каспийском море и 3 парохода дальнего плавания („Луч“, грузоподъемностью в 102.000 п., „Метеор“ в 330.000 п. и „Свет“ в 110.000 п.).

Основной капитал о-ва достиг 4.000.000 руб. Об оборотах его можно судить по имеющимся у нас данным за 1914 г., когда о-во получило от всех своих предприятий прибыль в 1.333.660 руб. 64 к., выдав в дивиденд акционерам 480.000 руб.

Как было указано выше, с 1915 г. в о-ве большое влияние получило т-во бр. Нобель.

Из хлеботорговых предприятий продолжало развиваться пароходство Стахеевых.

К концу рассматриваемого периода торг. дом „И. Г. Страхеев“ имел уже 6 пароходов, общей мощностью в 950 номин. сил, и кроме того от него отделился один из братьев-компанионов, образовав особый тор. дом под фирмой „Г. И. Стaxeев“, располагавший 3 буксирными пароходами и 1 моторным буксирным баркасом.

Торг. дом „В. И. Стaxeева н-ки“ увеличил свой флот также до 6 пароходов, общей мощностью в 622 номин. силы.

Расширили свое судоходное дело и некоторые рыбопромышленные предприятия, главным образом разными мелкими паровыми и тепловыми судами—небольшими пароходами, паровыми баркасами, моторными лодками и пр. Так, фирма Д. Г. Агабабова довела свой флот до 24 буксирных пароходов и баркасов, мощностью от 8 до 25 сил, и 26 моторных лодок, от 4 до 55 эфф. сил; предприятие Беззубикова, преобразованное по смерти своего основателя в торговый дом „И. В. Беззубикова с-я“, располагало 11 буксирными пароходами, мощностью от 10 до 30 номин. сил, 3 небольшими моторными баркасами и 1 моторной лодкой; торг. дом „Бр. Сапожниковы“, реорганизованный на началах акционерного общества, имел 8 буксирных пароходов от 16 до 60 сил, 2 буксирных тепловых баркаса, по 16 эфф. сил, 5 сторожевых моторных лодок и 3 служебных моторных катера, от 6 до 18 эфф. сил; наконец, пароходство В. Г. Степанова, возникшее в очень скромных размерах в 900 гг. (3 небольшие пароходика, 1 баркас и 5 моторных лодок), увеличило свой флот до 5 пароходов, мощностью от 12 до 30 номин. сил, и 11 моторных лодок, от 3 до 14 эфф. сил.

Объединение судоходных предприятий и повышение фрахтов и танс.

Борьба за фиксацию нефтяных цен и концентрация судоходных капиталов, вместе с широко развивавшейся работой общественных организаций судоходства во главе с советом съездов судовладельцев и нижегородским биржевым комитетом по защите интересов судоходства и улучшению условия плавания по водным путям бассейна, естественно, учили судоходные предприятия дружным, сплоченным действиям и в их повседневной практической жизни, приводя к необходимости, если, на первое время, не формальных объединений в общей работе, то хотя бы частных и неоформленных документально соглашений по отдельным вопросам. Вполне естественно было также и то, что основным и важнейшим из этих вопросов был вопрос об установлении общих повышенных фрахтов и такс, и многочисленные соглашения о фрахтах и таксах являются самым характерным признаком работы волжского судоходства во втором десятилетии 900-х годов, пока дело не закончилось в 1917 г. созданием общего „Союза судовладельцев волжского бассейна“ уже на чисто классовых началах.

Передовым отрядом в этом отношении шли крупные товаро-пассажирские пароходства—„О-во по Волге“, „Самолет“, „Кавказ и Меркурий“ и „Русь“,—как было указано выше, заключившие первое соглашение еще в 1900 г.г. Достигнув этого соглашения, они становились почти монополистами дела и могли диктовать свои условия, конечно, в пределах обстоятельств и обстановки работы. Как фактически отражалось соглашение на перевозках и доходах предприятий, можно судить по следующей справке из дел центрального бюро соглашения:

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ВЕДОМОСТЬ
 работы 6-ти союзных пароходных обществ по перевозке грузов за время с 1904 по 1912 г. включительно (данных за 1905 г. не имеется), составленная по данным, имеющимся в центральном бюро.

Г О Д.	"Русь" („Надежда“).		"Кавказ и Меркурый.		"По Волге" 1848 г.		"Самолет".		"Восточное".		"Купеческое П-во".		В С Е Г О.	
	Пуды.	Рубли.	Пуды.	Руб.	Пуды.	Руб.	Пуды.	Руб.	Пуды.	Руб.	Пуды.	Руб.	Пуды.	Рубли.
1904	15.645.781	1.094.330	8.443.802	671.007	7.410.176	645.948	6.850.368	634.483	3.378.522	220.260	—	—	41.728.649	3.266.030
Средн. фракт. .	6,99	7,94	7,94	7,94	8,71	8,71	9,26	9,26	6,51	6,51	—	—	7,83	7,83
1906	15.091.719	1.383.066	7.193.260	663.637	6.758.089	587.176	6.587.582	849.885	3.726.221	317.165	—	—	39.356.871	4.051.020
Средн. фракт. .	9,16	9,23	9,23	9,23	12,39	12,39	12,90	12,90	8,51	8,51	—	—	10,55	10,55
1907	14.279.232	1.224.852	7.889.856	773.293	6.673.255	839.274	7.019.518	882.733	3.060.634	276.537	—	—	39.122.495	3.996.652
Средн. фракт. .	8,58	9,30	9,30	9,30	12,21	12,21	12,58	12,58	9,04	9,04	—	—	10,22	10,22
1908	15.819.126	1.101.245	8.444.421	652.779	8.196.360	741.276	8.695.054	811.845	6.486.835	459.682	10.526.632	615.200	58.168.418	4.382.027
Средн. фракт. .	6,96	7,73	7,73	7,73	9,04	9,04	9,34	9,34	7,09	7,09	5,84	5,84	7,53	7,53
1909	15.732.157	1.341.372	9.664.540	894.505	8.920.874	984.438	9.357.414	1.028.139	5.688.194	440.476	11.295.981	778.188	60.709.160	5.465.218
Средн. фракт. .	8,50	9,26	9,26	9,26	11,04	11,04	10,97	10,97	7,74	7,74	6,89	6,89	9,00	9,00
1910	16.382.079	1.307.526	11.262.197	975.318	9.371.882	980.378	10.573.732	1.064.096	6.210.473	421.902	10.940.290	737.158	64.740.653	5.486.878
Средн. фракт. .	7,98	8,66	8,66	8,66	10,46	10,46	10,06	10,06	6,79	6,79	6,73	6,73	8,49	8,49
1911	15.564.301	1.243.298	9.722.991	830.301	9.078.606	917.821	9.925.591	980.617	5.534.139	363.491	12.409.845	787.501	62.233.473	5.123.029
Средн. фракт. .	7,99	8,54	8,54	8,54	10,11	10,11	9,88	9,88	6,57	6,57	6,35	6,35	8,23	8,23
1912	14.238.111	1.189.485	9.999.944	813.337	9.162.025	922.032	9.555.115	937.622	3.946.976	270.136	11.412.254	728.965	58.313.825	4.861.579
Средн. фракт. .	8,35	8,13	8,13	8,13	10,06	10,06	9,81	9,81	6,85	6,85	6,39	6,39	8,34	8,34

*) Средний пробег в всех—800 в., у „Купеческого п-ва“—500 в.

Как отмечалось выше, ближайшим результатом соглашения было повышение фрахтов и такс. Само собой разумеется, что оно не ограничилось одним разом, а с продолжением и укреплением соглашения (которое в рассматриваемый период нарушалось только в 1913 г.) начало повторяться довольно регулярно, особенно в грузовых фрахтах.

Пассажирские таксы на коренной Волге оставались прежние до 1912 г., когда они были повышены до таких размеров:

а) На почтовых линиях.

	I класс.	II класс.	III класс.	Багаж.
Рыбинск—Ярославль ...	1 р. 95 к.	1 р. 25 к.	— р. 55 к.	— р. 25 к.
„ —Кострома....	3 „ 30 „	2 „ 20 „	1 „ — „	— „ 40 „
„ —Плесс	4 „ 65 „	3 „ 20 „	1 „ 45 „	— „ 45 „
„ —Кинешма ...	5 „ 10 „	3 „ 65 „	1 „ 65 „	— „ 45 „
„ —Юрьевец	5 „ 50 „	4 „ 05 „	1 „ 80 „	— „ 55 „
„ —Городец	6 „ 05 „	4 „ 65 „	2 „ — „	— „ 60 „
„ —Н.-Новгород	6 „ 60 „	4 „ 95 „	2 „ 20 „	— „ 60 „
Нижний—Казань	5 „ 80 „	2 „ 95 „	1 „ 35 „	— „ 60 „
„ —Богородск ...	7 „ 65 „	4 „ 35 „	2 „ — „	— „ 70 „
„ —Симбирск....	10 „ 60 „	6 „ 60 „	3 „ 05 „	— „ 75 „
„ —Самара	13 „ 60 „	8 „ 70 „	3 „ 85 „	1 „ — „
„ —Сызрань	15 „ 60 „	10 „ 05 „	4 „ 40 „	1 „ 05 „
„ —Саратов	19 „ 85 „	12 „ 70 „	5 „ 75 „	1 „ 20 „
„ —Царицын	25 „ 45 „	16 „ 35 „	7 „ 30 „	1 „ 35 „
„ —Астрахань ...	30 „ 55 „	19 „ 60 „	8 „ 70 „	1 „ 50 „

б) На пассажирских линиях (о-ва „Кавказ и Меркурий“ и т-ва „Русь“) повышение было сделано лишь на рыбинском плесе—до одинаковых с почтовой линией ставок, такса же плеса Нижний—Астрахань была оставлена в прежних размерах.

Соглашение не касалось верхового волжского плеса—от Твери до Рыбинска, где из всех акционерных товаро-пассажирских пароходств работало только одно о-во „Самолет“, имевшее в 1911 и 1912 г.г. такую пассажирскую таксу:

1911 год.

	I класс.	II класс.	III класс.	Багаж.
Тверь—Лисицы	— р. 85 к.	— р. 65 к.	— р. 35 к.	— 20 к.
„ —Корчева	2 „ 20 „	1 „ 75 „	— „ 90 „	— 20 „
„ —Савелово-Кимры	3 „ 10 „	2 „ 40 „	1 „ 20 „	— 25 „
„ —Калязин.....	4 „ 40 „	3 „ 40 „	1 „ 70 „	— 35 „
„ —Углич	5 „ 05 „	3 „ 95 „	2 „ — „	— 40 „
„ —Волга	5 „ 85 „	4 „ 60 „	2 „ 30 „	— 45 „
„ —Молога	6 „ 30 „	5 „ — „	2 „ 50 „	— 45 „
„ —Рыбинск	6 „ 60 „	5 „ 30 „	2 „ 70 „	— 50 „

1912 год.

	I класс.	II класс.	III класс.
Тверь—Лисицы	— р. 95 к.	— р. 75 к.	— р. 40 к.
„ —Корчева	2 „ 45 „	1 „ 95 „	1 „ — „
„ —Савелово-Кимры	3 „ 45 „	2 „ 65 „	1 „ 35 „
„ —Калязин	4 „ 85 „	3 „ 75 „	1 „ 90 „
„ —Углич	5 „ 55 „	4 „ 35 „	2 „ 20 „
„ —Волга	6 „ 45 „	5 „ 10 „	2 „ 55 „
„ —Молога	6 „ 95 „	5 „ 50 „	2 „ 75 „
„ —Рыбинск	7 „ 30 „	5 „ 85 „	3 „ — „

при сохранении в 1912 г. старой расценки за багаж.

Как можно видеть, такса была сравнительно очень высокая, что естественно объяснялось отсутствием на плесе Тверь—Рыбинск конкуренции, так как, кроме „Самолета“, здесь работало только (до 1913 г.) пароходство Кашиной, имевшее также достаточно высокие таксовые ставки (1911 г.):

	I класс.	II класс.	III класс.	Багаж.
Тверь—Лисицы	— р. 70 к.	— р. 60 к.	— р. 30 к.	— 20 к.
„ —Корчева	1 „ 80 „	1 „ 40 „	— „ 75 „	— 20 „
„ —Савелово-Кимры	2 „ 50 „	1 „ 90 „	— „ 95 „	— 20 „
„ —Калязин	3 „ 60 „	2 „ 70 „	1 „ 35 „	— 30 „
„ —Прилуки	3 „ 70 „	3 „ — „	1 „ 50 „	— 35 „
„ —Углич	4 „ — „	3 „ 20 „	1 „ 60 „	— 35 „
„ —Волга	4 „ 70 „	3 „ 70 „	1 „ 85 „	— 40 „
„ —Молога	5 „ — „	4 „ — „	2 „ — „	— 40 „
„ —Рыбинск	5 „ 30 „	4 „ 30 „	2 „ 15 „	— 40 „

Само собой разумеется, что соглашение не имело никакого прямого отношения и к притокам Волги, по которым или совсем не работали предприятия, заключившие его, или плавали только sporadически, случайно. Особенно это нужно сказать о притоках, судходное движение по которым было изолировано, ограничиваясь бассейном одной реки, как это было, напр., с Окой. Здесь в то время у пароходства „Наследников А. В. Качкова“ была такая такса:

	I класс.	II класс.	III класс.	Багаж.
Рязань—Спасск	1 р. 50 к.	1 р. 10 к.	— р. 55 к.	— 10 к.
„ —Копаново	2 „ 70 „	2 „ — „	1 „ 25 „	— 15 „
„ —Касимов	4 „ — „	3 „ — „	2 „ — „	— 15 „
„ —Елатыма	4 „ 50 „	3 „ 50 „	2 „ 40 „	— 20 „
„ —Муром	5 „ 60 „	4 „ — „	3 „ 10 „	— 25 „
„ —Павлово	6 „ 50 „	5 „ 20 „	3 „ 50 „	— 30 „
„ —Н.-Новгород...	7 „ — „	5 „ 70 „	3 „ 80 „	— 35 „

Но предприятия, работавшие на притоках и хотя бы частично выходявшие на коренную Волгу, как, напр., все камские пароходства, имевшие линии до Нижнего-Новгорода, естественно, учитывали политику волгарей и, оставляя сравнительно пониженные ставки на участках Волги, поднимали свои таксы на коренных своих линиях.

Так, камские товаро-пассажирские пароходства бр. Каменских и Любимова установили в 1911 г. следующие провозные платы:

	I класс.	II класс.	III класс.	Багаж.
Н.-Новгород—Казань ...	4 р. 40 к.	2 р. 60 к.	1 р. — к.	— 30 к.
„ —Чистополь ..	6 „ 80 „	4 „ 60 „	1 „ 70 „	— 45 „
„ —Соколки ..	7 „ 40 „	5 „ 10 „	1 „ 85 „	— 50 „
„ —Тих.-Горы ..	9 „ 20 „	6 „ 10 „	2 „ 20 „	— 55 „
„ —Сарапул ..	11 „ — „	7 „ 40 „	2 „ 65 „	— 60 „
„ —Оса	13 „ — „	8 „ 70 „	3 „ 10 „	— 70 „
„ —Пермь	15 „ — „	10 „ — „	3 „ 50 „	— 70 „

IV-ый, артельный класс—по соглашению,

Значительно дешевле работало на Каме (и Волге до устья Камы) пароходство Кашиной, имевшее такую таксу:

	I класс.	II класс.	III класс.	IV класс.	Багаж.
Рыбинск—					
—Ярославль ..	1 р. 50 к.	— р. 90 к.	— р. 40 к.	—	20 к.
—Кострома ...	2 „ 40 „	1 „ 60 „	— „ 85 „	—	25 „
—Кинешма ...	3 „ 70 „	2 „ 70 „	1 „ 20 „	—	35 „
—Нижний ...	4 „ 80 „	3 „ 60 „	1 „ 60 „	—	50 „
Нижний—					
—Казань	3 „ 20 „	2 „ 10 „	— „ 80 „	— р. 65 к.	30 „
—Чистополь ...	4 „ 60 „	3 „ 50 „	1 „ 50 „	1 „ 5 „	45 „
—Соколки ...	5 „ — „	3 „ 90 „	1 „ 65 „	1 „ 15 „	50 „
—Тихие-Горы ..	6 „ 20 „	4 „ 70 „	1 „ 95 „	1 „ 35 „	55 „
—Сарапул ...	7 „ 60 „	5 „ 60 „	2 „ 45 „	1 „ 65 „	60 „
—Оса	8 „ 80 „	6 „ 60 „	2 „ 75 „	1 „ 90 „	70 „
—Пермь	10 „ — „	7 „ 50 „	3 „ 10 „	2 „ 20 „	70 „

С таксами камских пароходств в известной степени согласовывали свои пассажирские расценки бельские предприятия „Д. Д. Якимова и-цы“ и т-ва „В. К. Сорокина и бр. Тупицыных“, которые, кроме того, объединили таксы и на всем протяжении своих линий—от Казани до Уфы.

Ставки этих такс были такие:

	I класс.	II класс.	класс.	Багаж.
Казань—Чистополь	2 р. — к.	1 р. 10 к.	— р. 40 к.	— р. 25 к.
„ —Соколки	2 „ 50 „	1 „ 60 „	— „ 50 „	— „ 30 „
„ —Елабуга	2 „ 80 „	1 „ 85 „	— „ 60 „	— „ 30 „
„ —Челны	3 „ — „	1 „ 95 „	— „ 70 „	— „ 30 „
„ —Пьяный Бор ...	3 „ 50 „	2 „ 25 „	— „ 90 „	— „ 35 „
„ —Азякуль	6 „ — „	3 „ 25 „	1 „ 40 „	— „ 35 „
„ —Дюртюли	6 „ 90 „	4 „ 45 „	1 „ 90 „	— „ 40 „
„ —Казанцево	7 „ 20 „	4 „ 80 „	2 „ 15 „	— „ 40 „
„ —Бирск	7 „ 80 „	5 „ 10 „	2 „ 40 „	— „ 45 „
„ —Топорнино	8 „ 10 „	5 „ 40 „	2 „ 65 „	— „ 45 „
„ —Уфа	9 „ — „	6 „ — „	3 „ — „	— „ 50 „

Наконец, все волжские и камские соглашения не остались без влияния и на вятские объединенные пароходства („Т-во Вятско-

Волжского пароходства“), которые установили в связи с ними следующие пассажирские таксы (1911 г.):

	1 класс.	II класс.	III класс.	Багаж.
Н.-Новгор.—Казань.....	3 р. — к.	2 р. — к.	— р. 70 к.	— р. 30 к.
„ — Богородск .	4 „ 30 „	2 „ 85 „	— „ 90 „	— „ 35 „
„ — Чистополь .	5 „ 55 „	3 „ 70 „	1 „ 15 „	— „ 45 „
„ — Соколки...	6 „ 10 „	4 „ 25 „	1 „ 40 „	— „ 50 „
„ — Вят. Поляны	8 „ 40 „	6 „ — „	2 „ 65 „	— „ 75 „
„ — Дмитриевка	10 „ 15 „	6 „ 85 „	3 „ 20 „	— „ 85 „
„ — Медведок..	12 „ 10 „	8 „ — „	3 „ 90 „	1 „ — „
„ — Кукарка...	13 „ 35 „	9 „ — „	4 „ 20 „	1 „ — „
„ — Котельнич.	13 „ 95 „	10 „ 40 „	4 „ 30 „	1 „ 10 „
„ — Орлов.....	14 „ 90 „	11 „ 10 „	4 „ 40 „	1 „ 15 „
„ — Вятка.....	15 „ 60 „	11 „ 80 „	4 „ 45 „	1 „ 20 „

Значительно труднее пассажирских такс было согласовать и объединить грузовые фрахты, и эта работа даже у волжских пароходств была проведена первоначально в довольно примитивной форме—на основе одной скорости перевозки. За основную норму было принято движение товаро-пассажирских пароходов; для скорых легких пароходов нормальные ставки были несколько повышены, для срочных баржевых перевозок, наоборот, понижены.

Несмотря на это несовершенство построения фрахта, а также на далеко не идеальное выполнение условий соглашения самими участниками его, результаты согласованной работы были весьма благоприятные: уже на 1 июля общая выручка пароходств была больше, чем за соответственный период предыдущего года, приблизительно на 250.000 рублей.

В 1911 г. объединенный тариф был разработан более детально, с введением классификации грузов, но зато без различия судов, на которых производилась перевозка.

Было установлено 4 основных класса.

К I классу были отнесены немногие громоздкие грузы: бочки и порожние ящики старые, хмель прессованный, шерсть всякая и пр., при чем более ценные из таких грузов, как, напр., зеркала, картины, бильярдные, крупные изделия из стекла, разная домашняя утварь и мебель, бочки и порожние ящики новые, а также шелк, парча, янтари, меха, пух, расценивались вдвое против первого разряда, а некоторые особенно ценные вещи, как большие музыкальные инструменты (рояли, пианино, фортепиано, органы), экипажи городские и изделия варшавского или польского серебра (мельхиор) даже втрое.

Во II класс были включены земледельческие орудия, железные, стальные и чугунные изделия, скобяной и щепной товар, посуда стеклянная и металлическая, кожи невыделанные сырые, кудель прессованная и различные крестьянские изделия—глиняные и гончарные, деревянные и проч.

III класс,—наиболее пестрый по своему составу,—заключал в себе, на ряду с винами и всякого рода искусственными водами, преимущественно дешевые изделия чисто домашнего производства, как, наприм., веревки, веревочные ковры, половики, мешки, кули, кошмы, а также тряпье, железо кровельное оцинкованное, рельсы, железные цепи, рыбу соленую и сухую и разные хозяйственные соленья и варенья.

К IV классу были отнесены главным образом разные естественные продукты природы, минералы и металлы, как, напр., дерево

в бревнах, брусьях, досках и т. д., камни, железо белое и чугун не в деле, асфальт, антрацит, азбест, кокс, цемент, а также самые простые продукты крестьянских промыслов: кирпич, мочало не в деле, поташ, скипидар, патока, гвозди, болты и гири железные, мыло простое и т. д.

Несколько наиболее дешевых товаров, как глина сухая в мешках и бочках, железо не в деле и в лому, жмыхи, картофель и картофельная мука, солод, конопляное семя, а также хлебные товары, перевозилась по специальному тарифу, ниже IV класса.

Ставки фрахта по классам товаров от Нижнего-Новгорода до низовых волжских пристаней были назначены такие:

	I класс.	II класс.	III класс.	IV класс.
до Козьмодемьянска	5 к.	5 к.	4 к.	3 ¹ / ₂ к.
„ Казани	5 „	5 „	5 „	4 „
„ Симбирска	9 „	8 „	7 „	6 „
„ Самары	10 „	9 „	8 „	7 „
„ Сызрани	11 „	10 „	9 „	7 „
„ Саратова	15 „	13 „	12 „	10 „
„ Царицына	17 „	15 „	13 „	11 „
„ Астрахани	18 „	16 „	14 „	12 „

Фрахт для верхового волжского плеса не нормировался, будучи предоставлен усмотрению каждого пароходства.

Четырьмя крупными предприятиями по перевозке хлебных грузов с камских пристаней—о-вом „Русь“ и пароходствами бр. Каменских, Любимова и Кашиной—был также установлен общий тариф с нижеследующими ставками до Нижнего-Новгорода:

	Мука, овес, солод, горох и жмыхи.	Семя и крупа.
от Перми—Табор	9 коп.	10 коп.
„ Оханска—Ножевки	8 „	9 „
„ Толстика—Сайгатки	7 ¹ / ₂ „	8 ¹ / ₂ „
„ Гольян—Каракулина	7 „	8 „
„ Пьяного Бора—Тихих Гор .. .	6 ¹ / ₂ „	7 „
„ Челнов—Соколок	6 „	— „
„ Камских Полян—Берсута	5 ¹ / ₂ „	6 „
„ Чистополя—Лаишева	5 „	5 „
„ Казани	4 „	4 „

О-ву „Русь“ было предоставлено право понижать этот фрахт на ¹/₂ коп. с пуда при перевозке грузов на бывших Дружининских „новинках“.

Москворецкие пароходства также установили объединенный тариф от Нижнего до Москвы и обратно:

За товары I-го кл.	20 коп.	с пуда
„ „ II „	18 „	„
„ „ III „	16 „	„
„ „ IV „	14 „	„
„ „ V „	12 „	„
Исключительный тариф	10 „	„

За разные хлебные товары 10 к., древесные (порошок древесный, гарпиус, поташ, лубок, мочало и проч) —от 10 до 12 коп., за рыбу—от 14 до 16 коп. и т. д.

Кроме того, подвозка в Москве расценивалась в 2½ коп. с пуда и в Нижнем в 1½ коп.

Наконец, камские пароходства установили общие фрахтовые цены на перевозку ярмарочных грузов из Нижнего-Новгорода по трем классам:

	I кл.	II кл.	III кл.
до Богородска и Лаишева.....	8 коп.	6 коп.	5 коп.
„ Мурзихи.....	9 „	7 „	6 „
„ Рыбной Слободы—Берсута... 10 „	10 „	8 „	7 „
„ Вандовки-Соколок.....	12 „	9 „	8 „
„ Елабуги—Тихих Гор.....	13 „	9 „	8 „
„ Икского устья—Каракулина.. 14 „	14 „	10 „	9 „
„ Николо-Березовки—Сарапула. 15 „	15 „	11 „	9 „
„ Гольян—Толстика.....	16 „	12 „	10 „
„ Ножевки-Осы.....	17 „	13 „	11 „
„ Юго-Камского завода-Табора. 18 „	18 „	14 „	12 „
„ Нытвы и Перми.....	20 „	16 „	12 „

В навигацию 1912 года в волжские фрахты было внесено несколько поправок в смысле понижения ставок за перевозки на более дальние расстояния. Так, на грузы I-го кл. сделаны скидки: на 1 к. до Симбирска и Самары и на 3 коп.—до Саратова и Астрахани; на грузы II-го кл.—на 1 коп. до Самары и на 2 коп. до Саратова и Астрахани; на грузы III-го кл.—также на 1 коп. до Самары, на 2 коп. до Саратова и на 1 коп. до Астрахани; на грузы IV-го кл.—на ½ к. до Василь-сурска и Козьмодемьянска и на 1 коп. до Самары, Саратов и Астрахани.

Сильное повышение грузовых фрахтов товаро-пассажирских пароходств было произведено в осенний период в плесе Нижний—Рыбинск,—здесь фрахты поднимались регулярно на 1 коп. с пуда каждую неделю: до ярмарки фрахт от Нижнего до Рыбинска был 7 коп., а к концу августа уже 12—13 коп. с пуда.

Камские хлебные фрахты, сильно пониженные в первую половину навигации в виду недостатка хлебных грузов, в конце навигации, по выяснении нового, благоприятного урожая, снова поднялись до 5—6 к. до Рыбинска, а на навигацию будущего года сделки на хлебные перевозки заключались по еще более высоким ценам, доходившим до 10—10½ и даже до 13—14 коп. с пуда.

Москворецкие фрахты остались прежние.

Вятский фрахт, без точного деления на классы товаров, был установлен в таких цифрах:

от Нижнего-Новгорода до Казани.....	5	коп. с пуда
„ „ „ „ Лаишева.....	8	„ „
„ „ „ „ Чистополя.....	10	„ „
„ „ „ „ Мамадыша и Лубян.....	12	„ „
„ „ „ „ Вятских Полян и Горок.....	15	„ „
„ „ „ „ Дмитриевки и Шурмы.....	17	„ „
„ „ „ „ Турека и Цепочкина.....	15—18	„ „
„ „ „ „ Медведка.....	15—20	„ „
„ „ „ „ Лебяжья и Кукарки.....	18—24	„ „
„ „ „ „ Котельнича.....	20—26	„ „
„ „ „ „ Орлова и Вятки.....	24—28	„ „
„ „ „ „ Слободского.....	30	„ „

Наоборот, клязьминские фрахты пассажирских пароходств, вследствие возникшей конкуренции, были ниже фрахтов 1911 года: от Нижнего до Вязников везли: хлебные грузы по 3 к., „разные“— по 4 к. с пуда, вместо 5 и 10 к. предыдущего года; от Нижнего до Холуя—хлебные грузы по 5 коп. и „разные“ по 8 коп., вместо 5 и 10 коп. 1911 г.

Приведенные фрахты и, главное, их схемы построения легли в основу всех последующих работ в этой области, в большинстве случаев имевших целью дальнейшее повышение фрахтовых ставок, при чем обычно такое повышение удавалось проводить только при дружных и более крупных объединениях пароходных предприятий, и фрахты снова неизменно понижались при распадении таких объединений.

Из позднейших изменений и поправок фрахтов можно отметить главным образом изменения 1913 года на р. Каме.

Здесь прежде всего была произведена перегруппировка грузов по классам, при чем установлено 5 классов, которые впрочем полностью были применены только к ярмарочным грузам. В связи с этим тариф на ярмарочные грузы изменился таким образом:

		I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	V кл.
от Н.-Новгор.	до Казани	5 к.	5 к.	5 к.	4 к.	4 к.
"	" " Богородска и Лаишева.	8 "	7 "	6 "	5 "	4 "
"	" " Мурзихи	9 "	8 "	7 "	6 "	5 "
"	" " Рыбнойсл.—Берсута ..	10 "	9 "	8 "	7 "	6 "
"	" " Вандовки—Соколок ..	12 "	10 "	9 "	8 "	7 "
"	" " Елабуги—Тих. гор ..	13 "	11 "	9 "	8 "	7 "
"	" " Икс. устья—Каракул.	14 "	12 "	10 "	9 "	8 "
"	" " Н. Берез.—Сарапула ..	15 "	13 "	11 "	9 "	8 "
"	" " Гольян—Толстика ..	16 "	14 "	12 "	10 "	9 "
"	" " Ножевки—Осы	17 "	15 "	13 "	11 "	9 "
"	" " Юго-Кам. з.—Табор ..	18 "	16 "	14 "	12 "	10 "
"	" " Нытвы и Перми	20 "	18 "	16 "	14 "	10. "

		Хлебн.						
		I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	V кл.	I кат.	II кат.
От Перми	до Нытвы и Табор	4 к.	4 к.	4 к.	4 к.	4 к.	4 к.	4 к.
"	" Оханска—Осы	5 "	5 "	5 "	4 "	4 "	4 "	4 "
"	" Частых	6 "	6 "	5 "	4 "	4 "	4 "	4 "
"	" Елова—Толстика	6 "	6 "	5 "	4 "	4 "	4 "	5 "
"	" Бабки—Гольян	7 "	7 "	6 "	5 "	4 "	4 "	5 "
"	" Сарапула	8 "	8 "	7 "	6 "	5 "	4 "	5 "
"	" Камбарки—Каракулина .	8 "	8 "	7 "	6 "	5 "	5 "	6 "
"	" П. Бора—Челнов	9 "	9 "	8 "	7 "	6 "	5 "	6 "
"	" Елабуги—Берсута	10 "	10 "	9 "	8 "	7 "	6 "	7 "
"	" Чистополя—Лаишева ..	11 "	11 "	9 "	8 "	7 "	6 "	7 "
"	" Богородска и Казани ..	13 "	12 "	10 "	9 "	8 "	7 "	8 "
"	" Козловки—Юрина	14 "	13 "	11 "	9 "	8 "	8 "	9 "
"	" Васильурска	15 "	14 "	11 "	9 "	8 "	8 "	9 "
"	" Бармина—Н.-Новгорода	16 "	14 "	12 "	10 "	9 "	9 "	10 "

Особо таксировались яйца в ящиках, перевозимые с камских пристаней до Н.-Новгорода по ставкам: от Перми до Табора по 20 к., до Осы по 25 к., до Сарапула по 30 к., до Чистополя по 45 к.,

до Казани по 55 к. и до Н.-Новгорода по 80 к. с ящика.—Со всех этих цен соглашением дозволялись в отдельных случаях скидки до 1—2 коп. на пуд.

Грузы неярмарочные на сравнительно близких расстояниях принимались без всякого разделения по классам, на более же дальние расстояния для них была оставлена таксировка по трем классам, при чем товары 1-го и 2-го классов таксировались по первому классу и 3-го, 4-го и 5-го классов по третьему классу; наконец, к специальному классу были отнесены такие товары, как сахар, сода, гарпиус, свинец, железо, гвозди железные, сельди в бочках, бетон, ворвань, гудрон, мех и цемент. Таким образом ставки фрахта определялись от Нижнего-Новгорода:

до Богородска—Чистополя за все грузы	8 к.	с пуда.
„ Берсута—Камских Полян „ „	9 „	„ „
„ Соколок, Елабуги и Челнов „ „	10 „	„ „
„ Тихих Гор	12 „	„ „

I и II кл. III, IV и V кл. Спец.

„ Икского устья—Каракулина .	14 к.	10 к.	9 к.
„ Николо-Березовки—Сарапула	15 „	11 „	9 „
„ Гольян—Толстика	16 „	12 „	10 „
„ Ножевки—Осы	17 „	13 „	11 „
„ Юго-Камского завода—Табор	18 „	14 „	12 „
„ Нытвы и Перми	20 „	16 „	12 „

Повышены были также фрахтовые цены на доставку в Каму свежих фруктов.

Наконец, осенним соглашением камских пароходств был установлен повышенный против 1911 и 1912 годов тариф на хлебные грузы до Нижнего-Новгорода:

от Богородска—Рыбной Слободы	по 6 к.	с пуда
„ Берсута—Челнов	„ 7 „	„
„ Тихих Гор—Гольян	„ 8 „	„
„ Сайгатки—Оханска	„ 9 „	„
„ Табора, Нытвы и Перми	„ 10 „	„

В обратном направлении—до Перми:

от Нытвы—Осы	„ 4 „	„
„ Оханска—Сайгатки	„ 5 „	„
„ Гольян—Тихих Гор.	„ 6 „	„
„ Челнов—Соколок	„ 7 „	„
„ Камских Полян—		
„ Мурзихи	„ 8 „	„
„ Лайшева—Казани	„ 9 „	„

Согласно договора соглашения, никаких отступлений от этого фрахта в смысле его понижения не дозволялось.

Одновременно камские пароходства повысили в среднем процентов на 10 и пассажирскую таксу, установив ее в таких размерах:

	На почтовых пароходах.				На пассажирских пароходах.						Багаж.				
	I кл.		II кл.		III кл.		Ар- тельн.		I кл.			II кл.		III кл.	
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.		Р.	К.	Р.	К.
Н.-Новгород—Казань	4	80	2	90	1	10	—	75	4	20	2	40	1	05	30
„ — Чистополь.....	6	80	5	—	1	90	1	15	5	80	4	10	1	80	45
„ — Соколки.....	7	40	5	70	2	10	1	80	6	40	4	70	2	—	50
„ — Тих. Горы.....	9	20	6	90	2	50	1	50	8	—	5	60	2	35	55
„ — Сарапул.....	11	—	8	20	3	—	1	85	9	80	6	70	2	85	60
„ — Оса.....	13	—	9	60	3	55	2	15	11	20	7	80	3	40	70
„ — Пермь	15	—	11	—	4	—	2	50	13	—	9	—	3	80	70

Значительно ниже была такса пароходства „Кавказ и Меркурий“ и „Восточное о-бво“ („Камво“), конечные ставки которой были: в I кл. 11 р., во II кл. 8 р., в III кл. 3 р. 60 к. и артельная такса 2 р. 50 к.

Вслед за Камой подняло свою таксу вятское пароходство, назначив за проезд от Нижнего-Новгорода:

	I кл.		II кл.		III кл.		Багаж.	
до Казани	3	р. 40 к.	2	р. 25 к.	—	р. 90 к.	—	р. 30 к.
„ Чистополя.....	6	„ 10 „	4	„ 10 „	1	„ 25 „	—	„ 45 „
„ Соколок.....	6	„ 70 „	4	„ 70 „	1	„ 55 „	—	„ 50 „
„ В. Полян.....	9	„ 25 „	6	„ 60 „	2	„ 90 „	—	„ 75 „
„ Дмитриевки.....	11	„ 15 „	7	„ 55 „	3	„ 55 „	—	„ 85 „
„ Медведка.....	13	„ 30 „	8	„ 80 „	4	„ 30 „	1	„ — „
„ Кукарки.....	14	„ 70 „	9	„ 90 „	4	„ 65 „	1	„ — „
„ Котельнича.....	15	„ 35 „	11	„ 45 „	4	„ 75 „	1	„ 10 „
„ Орлова.....	16	„ 40 „	12	„ 20 „	4	„ 85 „	1	„ 15 „
„ Вятки.....	17	„ 20 „	13	„ — „	5	„ — „	1	„ 20 „
Вятка—Слободской.	1	„ 65 „	1	„ 10 „	—	„ 55 „	—	„ 15 „

Повышены были также в 1913 г. пассажирские таксы и грузовые фрахты на Оке и Клязьме (соглашением пароходств Качкова, Зворыкиных и Балина), а также фрахты пароходства „Д. Д. Якимова н-цы“ на Белой.

Окские пароходчики установили следующий фрахт от Нижнего-Новгорода:

	На хлеб, цемент, асфальт, гудрон и железо не в деле.		На рыбу, мануфактуру, персидск. и бакал. товары		На разный товар.	
	В п-ве наследн. Качкова.	В Вят.- Волжск. п-ве.	В п-ве наследн. Качкова.	В Вят.- Волжск. п-ве.	В п-ве наследн. Качкова.	В Вят.- Волжск. п-ве.
	Коп.	Коп.	Коп.	Коп.	Коп.	Коп.
до Дуденева.....	3	3	3½	3	4	3
„ Павлова.....	3½	3	4	3½	4	4
„ Мурома.....	4	3½	5	4	6	5
„ Дмитриевых Гор.....	4½	4	6	5	7	6
„ Касимова и Забелина...	4½	4½	6	5½	7	6
„ Шилова.....	5	5	7	6½	8	7
„ Рязани.....	6	5½	8	7	9	8
„ Коломны.....	7	6	9	8	10	9

То же пароходство Качковых на р. Клязьме имело такие тарифные ставки:

	Хлеб, цемент, асфальт, гудрон.	Мешки, ку-деля, пенька, железо не в деле.	Железные изделия, чугунное литье и пряжа.	Кож. товары, рыбный, кошма и овчины невыделанные.	Иконы, бак. тов., галант. и овчины выделанные.
до Гороховца.....	3½ коп.	4 коп.	5 коп.	6 коп.	6 коп.
„ Вязников.....	3½ „	4 „	5 „	6 „	7 „
„ Метеры.....	4 „	4½ „	6 „	7 „	7—8 „
„ Холуя.....	5 „	5½ „	7 „	7 „	8—10 „

Бельское пароходство установило фрахт по 6-классной сетке:

	От Казани.						От Пьяного Бора.					
	К л а с с ы.						К л а с с ы.					
	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
	к.	к.	к.	к.	к.	к.	к.	к.	к.	к.	к.	к.
до Азякуля.....	13	13	12	10	7	7	10	9	7	7	6	5
„ Андреевки.....	17	15	13	12	9	8	11	10	8	7	6	5
„ Дюргелей.....	18	16	13	13	9	8	14	12	10	9	8	7
„ Казанцева.....	16	15	13	12	9	8	15	13	11	9	8	7
„ Бирска.....	19	17	15	14	10	9	15	13	12	11	9	8
„ Берез. завода—Уфы.	20	18	15	14	11	10	17	15	13	12	10	9

за провоз экипажей от Казани до Уфы: рессорных—8 руб., простых—5 руб.; чай до Уфы—60 коп.; патока партионно до Бирска и Уфы—11 коп.; рояли—по 10 руб. за шт.; сахар повагонно—10 коп.

Наконец, существенным образом был изменен фрахт в Вятском пароходстве, с разделением по некоторым основным группам грузов:

От Казани.	Мука и хлебный.	Разный.	Мебель, гильзы, пробки и корзинки.	Пианино и рояли (с места).	От Соконок.	
					Разный.	Хлебный.
	Коп.	Коп.	Коп.	Руб.	Коп.	Коп.
до Лубян и Мамадыша .	6	8	16	5	5	4
„ Вятских Полян	7	9	18	5	7	6
„ Горок	7	10	18	6	8	6
„ Дмитриевки, Агрыжа.	8	10	18	6	8	6
„ Шурмы	8	11	22	6	9	6
„ Цепочкина, Турека ..	8	12	24	6	10	7
„ Медведка	8	13	26	7	11	8
„ Кукарки	10	17	30	8	14	9
„ Котельнича	13	21	38	10	18	11
„ Орлова	14	23	42	10	22	13
„ Вятки	14	25	42	10		
„ Слободского	19	27	52	12	23	18

Волжские пассажирские таксы в 1913 г., остались без изменения. Только поздней осенью (с 1 октября) и до конца навигации эти таксы были увеличены от 40 до 50%.

С другой стороны, в конце навигации была выработана особо пониженная такса для перевозки на пароходах раненых воинов, со скидкой в среднем до 50% с пассажирской таксы III-го класса. При этом однако была установлена предельная норма отправки раненых из Нижнего до 850 чел. в день.

Надо сказать, что положение дела с перевозками пассажиров и грузов на судах волжского товаро-пассажирского флота за последние годы, вообще, изменилось в смысле преобладания последних над первыми: грузооборот Волги достиг колоссальных размеров, выразившись за навигацию 1913 года в 1.456 милл. пудов. При таких условиях первенствующее значение для судоходства естественно приобретали грузовые фрахты, пассажирские же таксы на Волге снова были оставлены и на 1914 год в вышеприведенных старых нормах.

Только на Тверском плесе о-во „Самолет“ повысило их до нижеследующих размеров:

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
Тверь—Лисицы	1 р. 15 к.	— р. 95 к.	— р. 50 к.	20 к.
„ —Корчева	2 „ 95 „	2 „ 35 „	1 „ 25 „	20 „
„ —Савелово—Кимры . . .	4 „ 20 „	3 „ 25 „	1 „ 65 „	25 „
„ —Калязин	5 „ 90 „	4 „ 55 „	2 „ 30 „	35 „
„ —Углич	6 „ 75 „	5 „ 30 „	2 „ 70 „	40 „
„ —Волга	7 „ 80 „	6 „ 30 „	3 „ 10 „	45 „
„ —Молога	8 „ 40 „	6 „ 70 „	3 „ 35 „	45 „
„ —Рыбинск	8 „ 85 „	7 „ 10 „	3 „ 65 „	50 „

За то на грузовые фрахты товаро-пассажирские волжские пароходства, как говорится, налегли—с такой силой, что в конце концов вынуждены были к отступлению.

С начала навигации общим соглашением волжско-камских товаро-пассажирских пароходств было решено повысить прошлогодние фрахты до 20% и, кроме того, установить особый сбор с кладчиков за погрузку и выгрузку—по ½ коп. с пуда за грузы, перевозимые от Нижнего-Новгорода до Казани, и по 1 коп. от Нижнего до пристаней, лежащих ниже Казани до Астрахани. Однако состоявшееся, было, соглашение вскоре распалось, и на всех пристанях начали применяться свободные, конкурентные фрахты, стоявшие все же выше прошлогодних, благодаря обилию грузов.

В начале июля соглашение было возобновлено по отношению ярмарочных грузов, для которых были установлены следующие ставки.

	I кл. и II кл.	III кл.	IV кл.
от Нижнего-Новгорода до Казани	6 к.	5 к.	4 к.
„ „ „ Симбирска	12 „	9 „	9 „
„ „ „ Самары	14 „	11 „	10 „
„ „ „ Саратова	23 „	17 „	13 „
„ „ „ Царицына	24 „	18 „	14 „
„ „ „ Астрахани	25 „	19 „	15 „

при сохранении особого сбора за погрузку и выгрузку.

Кладчики находили эти ставки очень высокими и выражали уверенность, что они не продержатся до конца ярмарки, но 15-го июля пароходства объявили еще более повышенный фрахт, с некоторым изменением самой классификации грузов:

	I и II кл.	III кл.	IV кл.	Разн. грузы.
от Нижнего до Казани	7 к.	6 к.	5 к.	5 к.
„ „ „ Тетюш	11 „	9 „	9 „	8 „
„ „ „ Симбирска	13 „	10 „	10 „	8 „
„ „ „ Самары	16 „	13 „	12 „	8 „
„ „ „ Сызрани	21 „	16 „	14 „	9 „
„ „ „ Саратова	25 „	20 „	17 „	10 „
„ „ „ Камышина и Царицына	26 „	22 „	19 „	11 „
„ „ „ Астрахани	28 „	24 „	21 „	12 „

также с сохранением погрузочно-разгрузочного сбора.

И даже эти ставки были установлены условно: если в плесе Н.-Новгород—Богородск будет воды не менее 9 четв., в противном случае тариф должен быть еще повышен. Однако расчеты судовла-

дельцев на этот раз не оправдались: кладчики воздерживалась сдавать грузы, и прилив их начал сокращаться. 31-го августа пароходства вынуждены были пересмотреть свой фрахт и установить его в значительно пониженных нормах:

		I и II кл.	III кл.	IV кл.	Хлебный товар, цемент, сахар, гвозди желез. и пр.
от Н.-Новгорода	до Казани	6 к.	5 к.	5 к.	5 к.
"	" " Симбирска	10 "	8 "	8 "	8 "
"	" " Самары	13 "	10 "	9 "	8 "
"	" " Сызрани	16 "	12 "	11 "	9 "
"	" " Саратова	18 "	14 "	13 "	10 "
"	" " Камыш.				
"	" " и Цариц.	19 "	15 "	14 "	11 "
"	" " Астрахани	20 "	17 "	15 "	12 "

Грузовой фрахт (в баржах за буксирными пароходами) исчислялся в среднем за навигацию 1914 г. в 9,5 коп. с пуда.

От Волги в повышении цен не отставали и другие реки. Так, камские пароходства подняли свой фрахт процентов на 10—15 против предыдущего года, установив его в таких цифрах:

		I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	V кл.
От Нижн.-Новгорода	до Казани	5 к.	5 к.	5 к.	4 к.	4 к.
"	" Богородска	8 "	7 "	6 "	5 "	4 "
"	" Лаишева	8 "	8 "	6 "	5 "	4 "
"	" Мурзихи	9 "	9 "	7 "	6 "	5 "
"	" Рыбн. Слоб. и Чистополя	11 "	10 "	8 "	7 "	6 "
"	" Барсута	11 "	10 "	9 "	8 "	7 "
"	" Вандовки—Соколок	13 "	11 "	10 "	9 "	8 "
"	" Елабуги—Тихих Гор	14 "	12 "	10 "	9 "	8 "
"	" Икс. устья—Каракулина	15 "	13 "	11 "	10 "	9 "
"	" Ник. Березовки—Сарапула	16 "	14 "	12 "	10 "	9 "
"	" Гольян—Толстика	18 "	15 "	13 "	11 "	10 "
"	" Ножевки—Осы	19 "	16 "	14 "	12 "	10 "
"	" Юго-Кам. зав.—Табор	20 "	18 "	15 "	13 "	12 "
"	" Нытвы и Перми	22 "	20 "	18 "	15 "	12 "

		I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	V кл.	Хлеби.	
							I кат.	II кат.
От Перми	до Нытвы и Табор	4 к.	4 к.	4 к.	4 к.	4 к.	4 к.	4 к.
"	" Оханска—Осы	5 "	5 "	5 "	4 "	4 "	4 "	4 "
"	" Частых	7 "	7 "	6 "	5 "	5 "	5 "	5 "
"	" Елова—Толстика	7 "	7 "	6 "	5 "	5 "	5 "	6 "
"	" Бабки—Гольян	8 "	8 "	7 "	6 "	5 "	5 "	6 "
"	" Сарапула	9 "	9 "	8 "	7 "	6 "	5 "	6 "
"	" Камбарки—Каракулина	9 "	9 "	8 "	7 "	6 "	6 "	7 "
"	" П. Бора—Челнов	10 "	10 "	9 "	8 "	7 "	6 "	7 "
"	" Елабуги—Барсута	11 "	11 "	10 "	9 "	8 "	7 "	8 "
"	" Чистополя—Лаишева	12 "	12 "	10 "	9 "	8 "	7 "	8 "
"	" Богородска—Казани	14 "	13 "	11 "	10 "	9 "	8 "	9 "
"	" Козловки—Юрина	15 "	14 "	12 "	10 "	9 "	9 "	10 "
"	" Васильсурска	16 "	15 "	12 "	10 "	9 "	9 "	10 "
"	" Бармина—Н.-Новгорода	18 "	15 "	13 "	11 "	10 "	10 "	11 "

Ставки на яйца были такие: до Нытвы и Табор 20 к., до Осы 25 к., до Сарапула 40 к., до Икского устья 45 к., до Соколок 50 к., до Чистополя 55 к., до Мурзихи 60 к., до Казани 65 к., до Мариинского посада 75 к., до Юрина 80 к., до Бармина 85 к. и до Нижнего-Новгорода 90 к. с ящика.

Повышена была также на Каме и пассажирская такса, с конечными ставками от Н.-Новгорода до Перми:

	в I кл.	во II кл.	в III кл.	Артельно.
на парходах скорой линии	17 р.	12 р. 50 к.	5 р. 25 к.	—
„ „ пассажир. „	14 р.	11 р. —	4 р. 75 к.	3 р. 80 к.

Осенью на Каме поднялся и хлебный баржевой фрахт: хлебные грузы везли до Нижнего—из Перми по 14 к. за пуд., из Сарапула по 10—10½ к., из Елова 11—11½ к., из Чистополя по 8—8½ к., из Набережных Челнов по 9—9½ к., плюс 1 к. за нагрузку и выгрузку. За провоз до Рыбинска к этим ценам прибавлялись 5 к. с пуда.

Сильно повысили фрахт в конце навигации москворецкие пароходства, воспользовавшись тем, что железная дорога, в связи с войной, прекратила перевозку частных грузов. Совещанием представителей пароходств, состоявшимся 3 августа, были установлены следующие ставки от Н.-Новгорода до Москвы:

за товары I и II классов....	25 к.	с пуда
„ „ III класса.....	22 „	„
„ „ IV „.....	20 „	„
„ „ V „.....	18 „	„
„ „ VI „.....	15 „	„
„ хлебные грузы.....	12 „	„

помимо шлюзового сбора в размере 1,65 коп. и особой платы за нагрузку и выгрузку от 1 до 1½ коп. с пуда.

Однако, как и на Волге, расчеты пароходчиков не оправдались: транзитных грузов было меньше, чем ожидали; ярмарочных отправок было также немного. Уже в конце августа состоявшееся соглашение распалось, ставки фрахтов сильно понизились. Так, напр., товары I кл. повезли по 15—16 коп. с пуда с прибавкой за нагрузку, выгрузку и шлюзовой сбор 2,65 коп. и т. д.

Тоже получилось на реке Унже, где „Волжско-Унженское о-во“ назначило фрахт от Н.-Новгорода до Кологрива в 15—20 коп. за пуд, повысив ставки предыдущего года на 5—7 коп.: многие крупные кладчики в ответ на это закредитовали пароходы с Волги и сдали им поставку по 8—10 коп. с пуда.

Урок 1914 года не удержал судовладельцев от стремления к дальнейшему повышению провозных плат, тем более, что закончившаяся навигация дала в результате рекордную цифру грузовых перевозок на Волге—свыше 1½ миллиарда пудов.

В 1915 г. нормальный волжский фрахт был сильно повышен даже против ярмарочных ставок предыдущего года. Союзные пароходства объявили его в таких цифрах:

	I и II кл.	III кл.	IV кл.	Спец.
от Рыбинска до Нижнего-Новгорода.	12 к.	10 к.	8 к.	6 к.
„ Нижнего до Казани	6 „	5 „	5 „	4 „
„ „ „ Тетюш	13 „	11 „	8 „	7 „
„ „ „ Симбирска	15 „	13 „	10 „	8 „
„ „ „ Самары	18 „	15 „	12 „	10 „
„ „ „ Сызрани	22 „	18 „	14 „	12 „
„ „ „ Саратова	24 „	20 „	16 „	13 „
„ „ „ Царицына	25 „	22 „	18 „	14 „
„ „ „ Астрахани	27 „	24 „	20 „	15 „

Независимо от фрахта, было постановлено взимать дополнительные сборы, проставляемые отдельно, в особых рубриках квитанций, и обязательные для всех:

1) за погрузку и выгрузку товаров I и II классов по 3 коп. с пуда, за остальные—по 2 коп. с пуда;

2) бланочный сбор: при партиях груза до 50 пуд. по 25 коп., от 50 до 100 пуд. по 35 коп. и свыше 100 пуд. по 50 коп. с квитанции;

3) гербовый сбор и прочие сборы—„по положению“;

4) маркировочный сбор: при партиях до 50 пуд. по 10 коп. с квитанции, от 50 до 100 пуд. по 15 коп., свыше 100 пуд. по 5 коп. за каждые полные и неполные 100 пуд.;

5) за хранение грузов, по истечении 10-дневного срока со дня прибытия, за грузы I и II классов по 1,15 коп. в сутки.

При таксировке решено руководствоваться классификацией 1910 года со всеми изменениями и дополнениями. К специальному классу решено относить: гвозди железные, гарпиус, железо всякое, кроме оцинкованного, чугун не в деле, цемент, картофель, паток картофеля, сахар и сахарный песок, хлебные грузы:—муку-пшеницу, рожь, овес, горох, полбу, крупу всякую, кроме риса и сорочинской, просо, пшено русское, солод и семя льняное и конопляное.

Прекрасный урожай 1915 года еще больше окрылил судовладельцев.

На ярмарочное время (с 15-го июля) фрахты были снова увеличены, а на конец навигации (с октября) установлены еще более повышенные цены и, кроме того, в классификации товаров для низовых пристаней уничтожен наиболее дешевый специальный класс. Ставки двух последних фрахтов были таковы:

	Ярмарочный фрахт				Октябрьский фрахт.		
	I и II кл. коп.	III кл. коп.	IV кл. коп.	Спец. коп.	I и II кл. коп.	III и IV кл. коп.	Спец. коп.
От Рыб. до Нижн....	14	11	10	8	15	10	10
„ Нижн. до Казани.	6	5	5	4	10	7	—
„ „ „ Симбир.	16	14	11	8	20	15	—
„ „ „ Самары.	19	16	13	10	25	20	—
„ „ „ Сызр. . .	25	21	17	13	30	25	—
„ „ „ Сарат. . .	27	23	19	14	33	27	—
„ „ „ Цариц. .	28	25	21	15	37	30	—
„ „ „ Астрах. .	30	27	23	16	40	35	—

Осенью предложение грузов было так велико, что не хватило баржей. Особенно большая горячка началась в Рыбинске. За обыкновенные хлебные перевозки до Петрограда, не обусловленные каким-либо сроком, платили по 25 коп. с пуда, а за срочные—в течение 18—20 дней—по 30 и 40 коп. За грузы других категорий

(напр. за хлопок) бралось вдвое и больше. На бирже сделался известным один случай, когда срочная доставка в Петроград овса обошлась отправителю по рублю за пуд.

Повышены были также все пассажирские таксы:

а) От Твери до Рыбинска.

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
Тверь—Лисицы	1 р. 25 к.	1 р. — к.	— р. 50 к.	20 к.
„ —Корчева	3 „ 25 „	2 „ 60 „	1 „ 30 „	25 „
„ —Савелово-Кимры	4 „ 65 „	3 „ 60 „	1 „ 85 „	30 „
„ —Калязин	6 „ 50 „	5 „ — „	2 „ 55 „	40 „
„ —Углич	7 „ 15 „	5 „ 85 „	3 „ — „	45 „
„ —Волга	8 „ 60 „	6 „ 90 „	3 „ 40 „	50 „
„ —Молога	9 „ 25 „	7 „ 35 „	3 „ 65 „	50 „
„ —Рыбинск	9 „ 75 „	7 „ 80 „	4 „ — „	55 „

б) От Рыбинска до Нижнего Новгорода.

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
Рыбинск—Ярославль	2 р. 35 к.	1 р. 50 к.	— р. 65 к.	30 к.
„ —Кострома	3 „ 95 „	2 „ 65 „	1 „ 10 „	45 „
„ —Плещ	5 „ 60 „	3 „ 85 „	1 „ 60 „	55 „
„ —Кинешма	6 „ 15 „	4 „ 40 „	1 „ 85 „	55 „
„ —Юрьевец	6 „ 60 „	4 „ 85 „	2 „ — „	65 „
„ —Городец	7 „ 25 „	5 „ 60 „	2 „ 20 „	70 „
„ —Нижний	7 „ 95 „	5 „ 95 „	2 „ 45 „	70 „

в) От Нижнего-Новгорода до Астрахани.

На скорых—почтовых пароходах.

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
Нижний—Казань	7 р. — к.	3 р. 55 к.	1 р. 50 к.	— р. 70 к.
„ —Богородск	9 „ 20 „	5 „ 25 „	2 „ 20 „	— „ 85 „
„ —Симбирск	12 „ 70 „	7 „ 95 „	3 „ 35 „	— „ 90 „
„ —Самара	16 „ 35 „	10 „ 45 „	4 „ 25 „	1 „ 20 „
„ —Сызрань	18 „ 75 „	12 „ 05 „	4 „ 85 „	1 „ 25 „
„ —Саратов	23 „ 85 „	15 „ 25 „	6 „ 35 „	1 „ 45 „
„ —Царицын	30 „ 55 „	19 „ 65 „	8 „ 05 „	1 „ 60 „
„ —Астрахань	36 „ 65 „	23 „ 55 „	9 „ 60 „	1 „ 80 „

На пассажирских пароходах.

	I кл.	II кл.	III кл.	
Нижний—Казань	6 р. 20 к.	3 р. 10 к.	1 р. 35 к.	
„ —Богородск	8 „ 20 „	4 „ 60 „	2 „ — „	
„ —Симбирск	11 „ 30 „	7 „ 10 „	3 „ 05 „	
„ —Самара	14 „ 55 „	9 „ 50 „	3 „ 85 „	
„ —Сызрань	16 „ 80 „	10 „ 75 „	4 „ 40 „	
„ —Саратов	21 „ 40 „	13 „ 70 „	5 „ 75 „	
„ —Царицын	27 „ 40 „	17 „ 65 „	7 „ 30 „	
„ —Астрахань	32 „ 90 „	21 „ 10 „	8 „ 70 „	

При одинаковой с почтовыми пароходами таксе на багаж.

Конечно, следом за волжскими пошли и другие пароходства. Так, москворецкие и окские предприятия почти полностью восста-

новили свои августовские ставки предыдущего года, для ярмарочного периода еще увеличив их больше, чем на 25 %. Фрахт их в навигацию 1915 г. а) от Москвы до Нижнего-Новгорода и обратно и б) от Нижнего до Рязани и обратно был таков:

	Москва—Нижний		Нижний—Рязань	
	в обычн. время	в ярмар. время	в обычн. время	в ярмар. время
За товары I-го класса...	22 к.	28 к.	12 к.	18 к.
" " II-го "	22 "	28 "	12 "	18 "
" " III-го "	20 "	25 "	11 "	16 "
" " IV-го "	18 "	23 "	10 "	15 "
" " V-го "	16 "	20 "	10 "	14 "
" " VI-го "	14 "	18 "	9 "	13 "
" " VII-го "	12 "	14 "	9 "	12 "
Специальный фрахт по особому назначению.			8 "	12 "

Кроме того, отдельно взимался шлюзовой сбор (по действительной стоимости) и за нагрузку и выгрузку по 2 коп. с пуда.

Ставки камского фрахта дошли к осени до 30 коп. с пуда от Перми и Левшина до Рыбинска, так что один рейс буксирного парохода с баржей на 100.000 пуд. груза давал уже заработка парходчику 30.000 руб. ¹⁾

Пассажирские таксы камских пароходств, по сравнению с вышеприведенными данными 1913 года, были подняты почти вдвое: за проезд от Нижнего до Перми брали в I кл. 23 р. 80 коп., во II кл. 17 р. 50 коп., в III кл. 7 р. 50 коп. и в IV кл 5 р.; за провоз багажа—1 р. 20 коп. с пуда.

Соответственным образом были подняты и бельские и вятские таксы.

На Белой, куда пустил свои более мелкие товаро-пассажирские пароходы Мешков, произошло соглашение т-ва „Ф. и Г. бр. Каменские и Н. Мешков“ с пароходством „Д. Д. Якимова Н-цы“, при чем установлены две совместные товаро-пассажирские линии Нижний-Новгород—Уфа и Казань—Уфа с объединенной таксой в таких размерах:

1. Линия Нижний-Новгород—Уфа.

От Ниж.-Новгорода:	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
до Казани.....	4 р. — к.	2 р. 30 к.	1 р. — к.	— 40 к.
" Чистополя...	5 " 40 "	3 " 80 "	1 " 45 "	— 60 "
" Соколок.....	6 " 60 "	4 " 70 "	1 " 65 "	— 65 "
" Елабуги.....	7 " 20 "	5 " 10 "	1 " 70 "	— 65 "
" Тихих Гор...	8 " 20 "	5 " 80 "	1 " 80 "	— 70 "
" Пьяного Бора	9 " — "	6 " 10 "	1 " 90 "	— 70 "
" Азякуля....	10 " — "	7 " — "	2 " 25 "	— 85 "
" Дюртюлет...	10 " 60 "	7 " 60 "	2 " 80 "	— 85 "
" Бирска.....	11 " — "	8 " — "	3 " 30 "	— 90 "
" Уфы.....	12 " — "	9 " — "	4 " — "	— 95 "

¹⁾ «Фрахтовые рынки в навигацию 1915 года» («Торгово-Промышл. газета» от 10 ноября 1915 г.).

2. Линия Казань—Уфа.

От Казани:

до Чистополя ..	2 р. 60 к.	1 р. 50 к.	— р. 50 к.	— 30 к.
„ Соколок.....	3 „ 40 „	2 „ 40 „	— „ 80 „	— 30 „
„ Елабуги	3 „ 80 „	2 „ 80 „	— „ 90 „	— 35 „
„ Тихих Гор... ..	4 „ 80 „	3 „ 60 „	1 „ — „	— 40 „
„ Пьяного Бора	6 „ — „	4 „ — „	1 „ 10 „	— 40 „
„ Азякуля.....	6 „ 60 „	4 „ 70 „	1 „ 55 „	— 50 „
„ Дюртюлей... ..	7 „ 60 „	5 „ 30 „	2 „ 10 „	— 55 „
„ Бирска	8 „ 60 „	5 „ 70 „	2 „ 60 „	— 55 „
„ Уфы	10 „ — „	6 „ 70 „	3 „ 30 „	— 65 „

На Вятке, где монопольно работало „Т-во Вятско-Волжского пароходства“, такса была поднята значительно больше:

	I кл.	II кл.	III кл.	Багаж.
От Ниж.-Новгорода				
до Казани....	4 р. 10 к.	2 р. 70 к.	1 р. — к.	— р. 35 к.
„ Богоролска	5 „ 30 „	3 „ 55 „	1 „ 10 „	— „ 40 „
„ Чистополя.	7 „ 35 „	4 „ 80 „	1 „ 40 „	— „ 50 „
„ Соколок... ..	8 „ 05 „	5 „ 65 „	1 „ 70 „	— „ 55 „
„ Мамалдыша.	9 „ 20 „	6 „ 75 „	2 „ 05 „	— „ 70 „
„ Вят. Полян	11 „ 10 „	7 „ 95 „	3 „ 20 „	— „ 85 „
„ Дмитриевк.	13 „ 40 „	9 „ 05 „	3 „ 90 „	— „ 95 „
„ Турека	14 „ 70 „	9 „ 75 „	4 „ 30 „	1 „ 05 „
„ Медведка... ..	15 „ 90 „	10 „ 55 „	4 „ 75 „	1 „ 10 „
„ Кукарки... ..	17 „ 65 „	11 „ 90 „	5 „ 10 „	1 „ 10 „
„ Котельнича	18 „ 45 „	13 „ 75 „	5 „ 25 „	1 „ 20 „
„ Орлова....	19 „ 70 „	14 „ 65 „	5 „ 35 „	1 „ 25 „
„ Вятки	20 „ 65 „	15 „ 60 „	5 „ 50 „	1 „ 35 „

Несколько повышена была пассажирская такса и в пароходстве насл. Качкова на Оке, установленная в таком размере:

от Рязани

до Спасска	2 р. — к.	1 р. 60 к.	— р. 65 к.	— 10 к.
„ Копанова	3 „ 70 „	2 „ 90 „	1 „ 60 „	— 15 „
„ Касимова	4 „ 70 „	3 „ 60 „	2 „ 50 „	— 20 „
„ Елатымы	5 „ 30 „	4 „ 10 „	3 „ — „	— 20 „
„ Мурома	6 „ 50 „	5 „ 20 „	3 „ 60 „	— 25 „
„ Павлова	7 „ 70 „	6 „ 10 „	4 „ — „	— 30 „
„ Н.-Новгорода... ..	8 „ 50 „	6 „ 90 „	4 „ 50 „	— 35 „

В 1916 г. последовало новое повышение фрахтов, при чем волжскими товаро-пассажирскими пароходствами оно было произведено два раза—с начала навигации и с 14-го июня до конца навигации, когда фрахт был доведен до пределов, ровно вдвое превышавших нормальные цены предыдущего года, и в то же время уничтожен IV-й класс в классификации грузов. Ставки фрахта за оба периода были следующие:

	С начала навигации				С 14-го июня			
	І кл. коп.	ІІ кл. коп.	ІІІ кл. коп.	Спец. коп.	І кл. коп.	ІІ кл. коп.	ІІІ кл. коп.	Спец. коп.
от Рыбинска								
до Н-Новгорода....	16	14	12	8	21	18	15	10
от Н.-Н до Казани..	10	8	7	6	10	8	7	6
” ” ” Симбирска	20	18	16	12	26	24	20	15
” ” ” Самары ..	25	22	20	15	33	29	26	18
” ” ” Сызрани	30	27	25	18	39	35	33	22
” ” ” Саратова	35	32	29	21	45	42	38	25
” ” ” Царицына	40	36	33	24	52	47	43	29
” ” ” Астрахани	45	40	37	27	60	52	48	38

с такими же конечными ставками и в обратном направлении.

Кроме того, сбор за погрузку и выгрузку был увеличен до 4 коп. с пуда без различия класса товара и бланочный сбор повышен—при партиях, не превышающих 50 пуд., до 30 коп., при партиях в 50—100 пуд. до 50 коп. и при партиях свыше 100 пуд. до 75 коп.

Камские фрахты с начала навигации были такие:

От Нижнего-Новгорода	І кл.	ІІ кл.	ІІІ кл. (хлебн.).
	До Работок и Исад.....	6 к.	6 к.	5 к.
” В.-Сурска и Казани.....	10 ”	8 ”	7 ”
” Богородска—Чистополя .	15 ”	13 ”	10 ”
” Соколок	18 ”	15 ”	12 ”
” Елабуги и Челнов.....	20 ”	17 ”	14 ”
” П. Бора и Каракулина ..	24 ”	20 ”	16 ”
” Н.-Березовки и Сарапула.	26 ”	22 ”	18 ”
” Гольян	28 ”	24 ”	20 ”
” Галева и Елова	30 ”	25 ”	22 ”
” Осы	32 ”	27 ”	22 ”
” Оханска	33 ”	28 ”	23 ”
” Перми	35 ”	30 ”	25 ”

При этом погрузочный и бланочный сборы были доведены до волжских норм.

Во второй половине навигации фрахты, как и на Волге, были повышены процентов на 30.

Ставки их, в направлении от Перми до Нижнего-Новгорода, были объявлены такие:

	І кл.	ІІ кл.	ІІІ кл.	ІV кл.	V кл.	Хлебн.
до Нытвы—Осы	10 к.	10 к.	10 к.	8 к.	8 к.	8 к.
” Частых и Елова	17 ”	17 ”	15 ”	12 ”	12 ”	12 ”
” Галева и Гольян.....	20 ”	20 ”	17 ”	15 ”	13 ”	13 ”
” Сарапула-Каракулина...	23 ”	23 ”	20 ”	17 ”	15 ”	15 ”
” Пьян. Бора—Челнов ..	25 ”	25 ”	23 ”	20 ”	17 ”	17 ”
” Елабуги—Берсута.....	28 ”	28 ”	25 ”	22 ”	20 ”	20 ”
” Чистополя—Лаишева ..	30 ”	30 ”	25 ”	23 ”	20 ”	20 ”
” Богородска и Казани ..	35 ”	32 ”	28 ”	25 ”	22 ”	22 ”
” Козловки—Юрина	37 ”	35 ”	28 ”	25 ”	25 ”	25 ”
” Васильсурска	40 ”	37 ”	28 ”	25 ”	25 ”	25 ”
” Бармина—Н.-Новгорода.	45 ”	40 ”	35 ”	28 ”	27 ”	27 ”

Само собой разумеется, что вслед за Волгой и Камой пошли на повышение и более мелкие реки.

Так, на Белой пароходства „Т-ва бр. Каменские и Мешков“ и „Д. Д. Якимова н-цы“ установили такую объединенную таксу:

	От Казани.				От Пьяного Вора.			
	1 кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	1 кл.	II кл.	III кл.	IV кл.
до Азякуля	25 к.	23 к.	18 к.	15 к.	14 к.	12 к.	10 к.	9 к.
„ Андреевки	27 „	24 „	19 „	15 „	16 „	14 „	12 „	10 „
„ Дюртелей	28 „	24 „	19 „	15 „	19 „	16 „	13 „	11 „
„ Казанцева	30 „	25 „	20 „	16 „	22 „	18 „	15 „	12 „
„ Бирска	32 „	27 „	22 „	16 „	24 „	20 „	16 „	13 „
„ Березов. зав.	33 „	28 „	23 „	17 „	26 „	22 „	18 „	14 „
„ Топорнина	33 „	28 „	23 „	17 „	27 „	23 „	19 „	15 „
„ Дуваней	35 „	30 „	25 „	20 „	28 „	23 „	19 „	15 „
„ Благов. зав.—Уфы.	35 „	30 „	25 „	20 „	30 „	25 „	20 „	16 „

независимо от платы за погрузку и выгрузку в размере 4 к. с пуда.

Т-во Вятско-Волжского пароходства имело такой фрахт:

	1 кл.	II кл.	III кл.	IV кл.
От Казани до Мамалыша	12 к.	10 к.	9 к.	8 к.
„ „ „ Вят. Полян	15 „	12 „	10 „	9 „
„ „ „ Агрыжа-Шурмы ..	18 „	14 „	12 „	10 „
„ „ „ Турека-Медведка ..	20 „	15 „	13 „	12 „
„ „ „ Кукарки	25 „	22 „	20 „	16 „
„ „ „ Сорвижа	28 „	26 „	22 „	18 „
„ „ „ Котельнича	32 „	32 „	26 „	19 „
„ „ „ Орлова	35 „	34 „	28 „	20 „
„ „ „ Вятки	37 „	36 „	30 „	26 „
„ „ „ Слободского	42 „	42 „	36 „	26 „

также независимо от платы за погрузку и выгрузку (по 4 к.), а также за маркировку и бланки.

На Оке пароходство Качковых брало:

	Разный.	Хлебн., цемент, асфальт, гудрон.		Разный.	Хлебн., цемент, асфальт, гудрон.
До Дуденева	6 к.	4 к.	До Касимова	17 к.	12 к.
„ Павлова	8 „	5 „	„ Копанова	25 „	15 „
„ Мурома	10 „	6 „	„ Шилова-Рязани ..	30 „	15 „
„ Дмитр. Гор	15 „	10 „	„ Коломны	35 „	20 „

при тех же 4 к. с пуда за погрузку—выгрузку и сборах за бланки и маркировку. Особо таксировались: кожа сухая и сыромятная (по 10 к. с пуда), пенька (по 10 к.), железо лопастное (11 к.), лен, куделя и валяная обувь (по 12 к.), и железо кровельное (по 15 к.).

Наконец, на линии Москва—Нижний в 1916 г. были следующие фрахтовые ставки:

	В Вят.-Волж. п-ве (через Рязань).	В о-ве „Самолет“ (через Савелово).
За грузы кл. А, Б, В	57 к.	59 к.
„ „ I	52½ „	54 „
„ „ II	47½ „	51 „
„ „ III	44½ „	48 „
„ „ IV	40½ „	46 „

при обычных сборах за погрузку—выгрузку и пр. С погрузкой и выгрузкой, при др. сборах.

Сильно подняты были также фрахты на грузовых судах, — о степени этого поднятия можно судить по приведенным выше „поплесным ставкам“ на перевозку нефтепродуктов, выработанным при непосредственном участии и товаро-отправителей—нефтяников, и волгарей-судовладельцев.

К открытию навигации 1917 г. волжские и камские фрахты были снова повышены даже против последних, увеличенных цен 1916 г. В начале марта месяцатоваро-пассажирскими пароходствами Волги, в согласение которых вступили с навигации 1917 г. и камские товаро-пассажирские фирмы, были объявлены следующие фрахтовые ставки:

	I кл.	II кл.	III кл.	Спец
От Рыбинска до Нижнего-Новгорода.....	30 к.	27 к.	22 к.	15 к.
От Нижнего до Казани....	18 „	16 „	13 „	10 „
„ „ „ Симбирска	43 „	39 „	31 „	17 „
„ „ „ Самары ...	48 „	43 „	34 „	20 „
„ „ „ Сызрани ..	50 „	45 „	36 „	22 „
„ „ „ Саратова ..	56 „	50 „	40 „	26 „
„ „ „ Царицына.	64 „	58 „	46 „	31 „
„ „ „ Астрахани	72 „	66 „	53 „	36 „

Для Камы ставки назначены были такие:

От Казани до Лаишева....	19 к.	17 к.	15 к.	11 к.
„ „ „ Мурзихи....	20 „	18 „	16 „	11 „
„ „ „ Рыбн. Слободы.....	22 „	19 „	16 „	12 „
„ „ „ Чистополя..	23 „	19 „	16 „	12 „
„ „ „ Берсута и Вандовки...	24 „	20 „	18 „	13 „
„ „ „ Камских Полян и Соколок	27 „	21 „	19 „	14 „
„ „ „ Елабуги, Челнов и Тихих Гор.....	30 „	22 „	20 „	15 „
„ „ „ Икского устья и П. Бора...	31 „	24 „	21 „	16 „
„ „ „ Каракулина .	32 „	25 „	21 „	16 „
„ „ „ П. Березовки	33 „	26 „	22 „	17 „
„ „ „ Камбарки...	34 „	27 „	22 „	17 „
„ „ „ Сарапула....	35 „	27 „	23 „	17 „
„ „ „ Гольян.....	37 „	28 „	25 „	18 „
„ „ „ Сайгатки и Галева	38 „	30 „	25 „	18 „
„ „ „ Осы и промежут. прист.	40 „	32 „	27 „	19 „
„ „ „ Юго-Кам. зав. и Оханска..	41 „	35 „	32 „	20 „
„ „ „ Табора и Нытвы	45 „	38 „	35 „	23 „
„ „ „ Перми	45 „	40 „	35 „	25 „

Повышен был и ряд дополнительных и комиссионных сборов, в том числе за погрузку и выгрузку—на пристанях верхового плеса (Рыбинск—Нижний) до 10 к. с пуда и в низовых плесах, а также со всех транзитных грузов, шедших с верховых пристаней в низовые

и обратно, до 15 к. Наконец, введен новый—„пристанской“ сбор с отходящих грузов по 2 коп. с пуда.

Кроме того, камскими пароходствами было введено свое страхование грузов в пути, за которое взималось; а) при следовании грузов от Нижнего-Новгорода вверх—до г. Костромы по 22 к. с пуда и до Рыбинска по 25 к.; б) при следовании вниз—до Казани по 22 к., до Саранска по 42 к. и до Перми по 57 к. с пуда.

В июле месяце центральное бюро по соглашению товаро-пассажирских пароходств в Нижнем-Новгороде пыталось, было, еще раз повысить фрахты и даже сделало уж по этому поводу распоряжение по пристаням, но это распоряжение было срочно (по телеграфу) отменено петроградским „главным бюро“ соглашения, как „совершенно несвоевременное“.

Одновременно центральное бюро представило свои соображения в главное бюро о необходимости повышения пассажирских и багажных такс до 30% против существующих, и это предложение было утверждено главным бюро, но затем однако „временное приостановлено“ осуществлением, повидимому в ожидании результатов решения „примирительной камеры“ при министерстве труда по вопросу о новых окладах содержания судоходным рабочим и служащим. Тотчас после этого решения, в первой половине августа, все и грузовые фрахты, и пассажирские таксы, по срочному телеграфному распоряжению главного бюро соглашения пароходств (от 11 августа) были подняты на 50%. Одновременно в таком же размере были увеличены „все квитанционные сборы, также пристанской сбор“, и предписано „за нагрузку (и) выгрузку (на) пристанях, обслуживаемых матросами, вносить (в) квитанции (по) шесть копеек (за) нагрузку (и по) шесть копеек за выгрузку, работу (же) артели грузчиков (принимать во внимание) по действительной стоимости“¹⁾.

Таким образом, последние волжские и камские фрахты, действовавшие до национализации торгового флота, были таковы:

а) Волжские.

	I кл.	II кл.	III кл.	Спец.
От Рыбинска до Нижнего-Новгорода	45,0 к.	40,5 к.	33,0 к.	22,5 к.
От Нижнего до Казани	27,0 „	24,0 „	19,5 „	15,0 „
„ „ „ Симбирска ..	64,5 „	58,5 „	46,5 „	25,5 „
„ „ „ Самары	72,0 „	64,5 „	51,0 „	30,0 „
„ „ „ Сызрани	75,0 „	67,5 „	54,0 „	33,0 „
„ „ „ Саратова	84,0 „	75,0 „	60,0 „	39,0 „
„ „ „ Царицына ..	96,0 „	87,0 „	69,0 „	46,5 „
„ „ „ Астрахани .. 1 р.	07,0 „	99,0 „	79,5 „	54,0 „

б) Камские.

От Казани до Лаишева	41 к.	35 к.	29 к.	23 к.
„ „ „ Мурзихи	41 „	36 „	29 „	23 „
„ „ „ Рыбн. Слоб. ..	44 „	36 „	29 „	23 „
„ „ „ Чистополя	47 „	38 „	29 „	23 „
„ „ „ Берсута и Вандовки	48 „	41 „	36 „	27 „
„ „ „ Камск. Полян.	48 „	42 „	38 „	27 „

¹⁾ Телеграмма главного бюро центральному от 11 августа.

		I кл.	II кл.	III кл.	Спец.
От Казани до		54 к.	44 к.	39 к.	27 к.
"	Соколок	54	44	39	27
"	Елабуги	54	45	39	30
"	Челнов, Тихих Гор, Икс. устья и Н. Бора.....	60	47	39	30
"	Каракулина, Н. Березовки и Камбарки.....	65	57	45	33
"	Сарапула.....	68	57	45	35
"	Гольян	71	63	45	36
"	Сайгатки и Га- лева	72	63	48	36
"	Бабки, Толсти- ка, Ножевки и Елова	75	66	51	38
"	Частых и Осы..	80	66	51	39
"	Юго-Камского завода и Охан- ска	86	69	54	42
"	Табора, Нытвы и Перми.....	90	75	60	45

Общая характер-
стна состояния
судоходства
в 1910-е годы.

Как можно видеть, все последнее десятилетие существования частновладельческого флота на Волге характеризовалось непрерывным повышением фрахтов, однако это не улучшало в *равной степени* положения судоходства, а в отдельных случаях выручка едва покрывала расходы предприятий. Причиной такого явления было общее вздорожание жизни и особенно вздорожание нефтяного топлива и рабочих рук вследствие массовых призывов в войска. На ряду с тем пробуждалось и самосознание рабочих, начинавших настойчивее предъявлять требования об улучшении своего положения и условий работы. Все чаще стал наблюдаться уход рабочих с судов, несмотря на то, что судоходная служба освобождала от призыва в армию. В 1915 г. дело дошло уже до массового бегства ¹⁾, так что некоторые губернаторы Поволжья признали даже возможным издать обязательные постановления, воспрепятствовавшие самовольный уход судорбочих со службы (как равно и расчет их судохозяевами во время навигации) без предупреждения за две недели, под угрозой в противном случае ареста на 3 месяца или штрафа до 3.000 руб. Не смотря на это, по сообщениям поволжских газет, „речная полиция (была) завалена заявлениями о массовом уходе служащих с баржей, пассажирских и буксирных пароходов и судов казанского округа п. с.“. При разборе этих заявлений уход мотивировался служащими, „с одной стороны, недостаточностью оклада жалованья при возрастающей дороговизне жизни“, хотя „размеры жалованья (даже) на баржах некоторых о-в... возросли до 30 руб. в месяц матросам“, „с другой стороны, усиленным требованием рабочих рук на полевые работы“ ²⁾. Конечно, говорить о больших успехах работы при таких

¹⁾ Поволжские газеты сообщали о случаях, когда на сравнительно крупных пристанях даже таких пароходов, как „Самолет“, оставался один агент (случай в Тетюшах в июле 1915 г.), или когда крупные пассажирские пароходы приходили к конечному пункту рейса всего с 2 матросами,—остальные разбегались в пути (случай с Самолетским пароходом „Кн. Ярослав Мудрый“ и т. д.).

²⁾ „Вечерняя (нижегородская) Газета“ от 14 июля 1915 г.

условиях нельзя: та или иная доля успешности очень часто зависела от совершенно мелких и случайных причин, являвшихся последней каплей, переполнявшей чашу, и после, вообще, удачных первых навигаций рассматриваемого десятилетия уже с 1912 г. прибыли пароходств заметно пошли на понижение, выдача дивиденда сократилась, а навигация 1913 г. по целому ряду предприятий дала уже убыток. Даже исключительно благоприятный по обилию грузов 1915 г., при наличии отмеченных выше затруднений и неблагоприятных обстоятельств с топливом и рабочими, не поправил дела и дал только временную передышку пароходству.

Справедливость сказанного вполне подтверждается отчетными данными наиболее крупных товаро-пассажирских предприятий Волги и Камы за первую половину 1910-х годов, непосредственно предшествовавших войне. Имеющиеся в нашем распоряжении сведения в этом отношении характеризуются следующими цифрами:

НАЗВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ.	Основной капитал.	Валовая выручка.	Расход.	Итог года: прибыль + убыток.	Дивиденд.
1911 г о д.					
О-во „по Волге“	1.950.000	—	—	—	—
„ „Самолет“	1.500.000	2.843.158	2.046.989	+ 796.169	180.000
„ Кавказ и Меркурий“	5.625.000	2.739.389 ¹⁾	2.085.158	+ 654.230	337.500
„ „Русь“	800.000	4.159.022	3.461.627	+ 697.394	
„ „И. Любимов и Ко“	3.000.000	2.791.127	2.554.984	+ 236.142	64.000
Т-во „Бр. Каменские“	3.000.000	—	—	+ 305.039	150.000
„ „Вятско-Волжского п-ва“	5.000.000	1.636.767 ²⁾	1.264.209	+ 540.931	300.000
	3.000.000	3.843.889	3.415.428	+ 540.931	
		1.758.898	1.614.972	+ 143.926	120.000
1912 г о д.					
О-во „по Волге“	1.950.000	2.051.188	1.903.685	+ 147.503	—
„ „Самолет“	1.500.000	2.856.177	2.235.710	+ 620.467	150.000
„ „Кавказ и Меркурий“	5.625.000	2.839.564 ¹⁾	2.260.750	+ 578.814	337.500
„ „Русь“	800.000	5.057.086	4.195.412	+ 861.674	
„ „И. Любимов и Ко“	3.000.000	3.186.184	3.065.624	+ 120.560	48.000
Т-во „Бр. Каменские“ ⁴⁾	3.000.000	1.797.668 ³⁾	1.731.775	+ 65.893	150.000
	5.000.000	2.390.010	2.169.441	+ 220.569	
„ „Вятско-Волжского п-ва„	3.000.000	1.648.041 ²⁾	1.495.625	+ 298.585	—
		4.832.990	4.232.320	+ 298.585	
		1.561.801	1.598.295	— 36.494	—

¹⁾ Верхние цифры относятся к пароходству по Волге, нижние—по Каспийскому морю.

²⁾ Верхние цифры относятся к собственно судоходным операциям, нижние—к сухопутно-транспортным. Кроме судоходства и транспортирования кладей, предприятием производились операции по заграничным сообщениям, перестрахованию грузов, комиссионные и др., обороты которых не опубликовывались в официальных отчетах. На прибыль, получаемую от всех производственных операций, относились общие расходы по предприятию, как, напр., содержание правления и контор, наем помещений, канцелярские и почтово-телеграфные расходы, гербовый сбор и пр.

НАЗВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ.	Основной капитал.	Валовая выручка.	Расход.	Итого года: прибыль + убыток —	Дивиденд.
1913 г о д.					
О-во „по Волге“	1.950.000	—	—	— 217.899	—
„ Самолет“	1.750.000	3.194.790	2.696.079	+ 498.711	150.000
„ Кавказ и Меркурий“	5.625.000	3.317.693 ¹⁾	3.042.777	+ 274.916	—
		4.929.732	4.549.146	+ 380.586	—
„ Русь“	800.000	3.669.136	3.753.086	— 83.950	—
„ И. Любимов и Ко“	3.000.000	2.026.391 ²⁾	2.090.850	— 64.459	—
		2.466.339	2.257.130	+ 209.209	56.830
Т-во „Бр. Каменские“	5.000 000	1.899.284 ²⁾	1.706.306	— 328.506	—
		4.897.695	4.424.551	— 328.506	—
„ Вятско-Волжского п-ва“	3.000.000	1.932.764	1.710.883	+ 221.881	180.000
1914 г о д.					
О-во „по Волге“	1.950.000	2.116.207	2.433.051	— 316.844	—
„ Самолет“	2.000.000	3.526.652	2.934.632	+ 592.020	193.750
„ Кавказ и Меркурий“	5.625.000	8.576.843	8.041.566	+ 535.277	—
„ Русь“	800.000	3.962.947	3.890.040	+ 72.907	24.000
„ И. Любимов и Ко“	3.000.000	2.080.951	2 116.563 ³⁾	— 35.612	56.936
		2.550.647	2.366.886	+ 183.759	—
Т-во „Бр. Каменские и Н. Мешков“	7.500.000	2.028.480 ²⁾	1.751.521	+ 84.135	—
		4.953.220	4.732.684	+ 84.135	—
Т-во „Вятско-Волжского п-ва“.	3.000.000	2.201.691	1.966.791	+ 234.900	180.000
1915 г о д.					
О-во „по Волге“	1.950.000	2.840.611	2.550.464	+ 290.147	—
„ Самолет“	2.000.000	4.957.841	3.612.562	+ 1.345.279	280.000
„ Кавказ и Меркурий“	5.625.000	5.953.250 ¹⁾	5.012.348	+ 940.901	393.750
		6.904.399	5.735.593	+ 1.168.806	—
„ Русь“	800.000	5.679.826	5.259.307	+ 420.519	64.000
„ И. Любимов и Ко“	3.000.000	—	—	—	—
Т-во „Бр. Каменские и Н. Мешков“	7.500.000	—	—	—	—
Т-во „Вятско-Волжского п-ва“.	3.000.000	2.813.469	2.279.659	+ 533.810	240.000

В графе итогов года даются окончательные цифры прибыли или убытка, за всеми расходами предприятия (в том числе и общими).

³⁾ Как и в предприятия Каменских, верхние цифры относятся к судоходным операциям, нижние—к транспортным и торговым. При этом расход по содержанию управления отнесен в половинном размере на те и другие операции.

⁴⁾ Все цифры за 14 месяцев—с 1 ноября 1911 г. по 31 декабря 1912 г. (вследствие изменения отчетного года).

Общий состав флота в 1910 г.

Общий состав парового волжского флота в конце 900-х и, может быть, в самом начале 910-х годов продолжал возрастать, но уже не в той мере, как в предыдущий переписной период. За 6 лет, с 1906 по 1912 год, количество паровых судов увеличилось с 2.099 до 2.303, или на 9,7%. При этом характерно, что теперь повысилась средняя мощность судов—с 59 номинальных сил 1906 года до 63 сил на судно 1912 года,—явный признак, что увеличение количества судов должно быть отнесено главным образом на крупные, акционерные фирмы, оперировавшие наиболее мощными буксирами и большими товаро-пассажирскими пароходами и теплоходами.

В то же время количество непаровых судов резко уменьшилось—с 8.445 в 1906 г. до 6.988 в 1912 г., т. е. на 1.457 судов или на 17, 24%. Но за то грузоподъемность непарового флота продолжала неизменно возрастать, достигнув в 1912 г. 72 тыс. пуд. на судно, вместо 62,4 тыс. пуд. 1906 г. (увелич. на 15,38%),—явление, свидетельствующее опять таки о развитии главным образом крупных предприятий.

К концу рассматриваемого периода картина уже существенно меняется: рост флота прекращается совершенно, и даже состав паровых судов, непрерывно возраставший с момента появления пароходов на Волге, начинает идти на убыль. По судовой переписи, произведенной в зиму 1916—1917 годов, общее количество паровых судов установлено всего в 2.246 единиц,—меньше против предыдущей переписи 1912 года на 57 судов или на 7%¹⁾. Число непаровых судов в 1916—1917 гг. почти не изменилось, составляя 7047 единиц против 6988 единиц 1912 года.

Главной причиной остановки развития флота была все более и более затягивавшаяся и обострявшаяся европейская война и, в связи с ней, начинавшая сказываться у нас хозяйственная разруха, поддерживаемая и усиливаемая тем небывало скандальным вырождением нашей царской власти, какая проявилась в знаменитой Распутинской эпопее и чуть не ежедневной смене министров, не угождавших временщику-проходимцу.

Эта разруха или, вернее, первые признаки ее не могли, конечно, не отразиться на судоходстве, тормозя и сокращая его работу.

Прилив вновь построенных судов почти совершенно прекратился, старые суда изнашивались от напряженной работы, ремонт же их с каждым годом ухудшался, как по недостатку необходимых материалов, так и вследствие разгоравшейся под гнетом войны и разрухи борьбы рабочих масс с владельцами за улучшение своего положения и условий труда.

Самое количество грузов с 1916 г. стало сокращаться, между тем эксплуатационные расходы возрастали вследствие усиливавшейся дороговизны жизни и обострявшейся классовой борьбы. В 1916 г. грузооборот Волги уже пал до своей средней довоенной нормы—1200 с небольшим милл. пудов, при чем особенно сильное сокращение оказалось на перевозках лесных строительных материалов и так называемых „прочих грузов“ вследствие почти полного исчез-

¹⁾ Надо, впрочем, заметить, что данными переписи 1916—1917 гг. приходится пользоваться осторожно, так как они страдают большими дефектами: в них целый ряд неправильных обозначений, пропусков (даже таких крупных фирм, как, напр., т-во Вятско-Волжского пароходства) и проч. Наконец, данные переписи не разработаны по общему с другими переписями методу, почему и всякие выводы из них могут страдать известной субъективностью.

исчезновения с транспорта минеральных строительных материалов. И то, и другое сокращение вызывалось, очевидно, повсеместной остановкой в стране строительства в связи с войной и хозяйственной разрухой. При таких условиях положения дела не спасали и возраставшие вследствие повышения фрахтов и такс прибыли пароходств, достигавшие в отдельных случаях очень крупных размеров. Так, напр., прибыль за 1916 г., (рекордная за все время существования пароходства) выразилась: в о-ве „Кавказ и Меркурий“ (вместе с „Камво“) в 5.351.174 руб. (с отчислением в дивиденд акционерам 1.575.000 р.), в о-ве „Самолет“—в 2.940.820 р. (с отчислением в дивиденд 600.000 р.), в о-ве „Русь“—в 1.026.196 р. (с отчислением в дивиденд 120.764 р.), в Вятско-Волжском пароходстве в 1.810.400 р. (с отчислением в дивиденд 645.000 р.)

В 1917 г. падение грузооборота продолжалось, и он опустился ниже среднего довоенного размера, достигнув всего 1.053 милл. пуд., при чем на понижение главным образом повлияло уже более грозное для страны, чем прекращение строительства, уменьшение хлебных перевозок, свидетельствующее о надвигающемся голоде, и частью тех же „прочих грузов“, что и в предыдущем году.

По закрытии навигации 1917 г. борьба между судорабочими и судовладельцами достигла крайнего напряжения, и в перипетиях ее прошла вся первая половина зимы, в течение которой работы по ремонту судов почти не начинались. Как та, так и другая сторона объединились для защиты своих интересов в особые профессиональные союзы, между которыми и происходили все переговоры. Так образовались союзы: а) судовладельцев волжского бассейна с центральным комитетом в Нижнем-Новгороде, б) несколько союзов судоходных служащих и рабочих волжского бассейна, вскоре же слившихся в один общевожский союз с центральным комитетом также в Нижнем-Новгороде, и в) союз грузчиков Поволжья.

Справедливость требует сказать, что наиболее неорганизованной, но в то же время и более непримиримой из всех боровшихся групп была группа грузчиков, действовавшая (особенно в начале) чисто анархически и доходившая в своих требованиях до таких пределов, при которых дневной заработок рабочих артелей мог достигать (как сообщали представители судоходства с мест) до 100 и даже 150 руб. на человека. На Волге сложилась даже в то время полулегенда, полу-действительная правда (поскольку дело касалось отдельных случаев), как артели грузчиков покупали свежую и паюсную икру целыми боченками и прямо из них ели ее столовыми ложками, как кашу.

Трудно сказать, что было бы с волжским флотом, если бы такое положение протянулось всю зиму, но в конце января 1918 г. губительная борьба была разом прекращена изданием декрета Рабоче-Крестьянского Правительства от 26 января о национализации флота

Меры регулирования судоходства в 1900 и 1910 г.г. Начало XX-го века ознаменовалось у нас особенным оживлением административной деятельности в отношении судоходства. В течение нескольких лет был издан целый ряд законов, правил и распоряжений, из коих многие относились специально к Волге.

Все эти правительственные акты о судоходстве для удобства обзора могут быть разделены на три главные категории: 1) акты, касавшиеся всего судоходства в целом и вызванные общим развитием

судоходного дела; 2) распоряжения, относившиеся к разным местным условиям судоходства, и 3) вызванные случайными обстоятельствами момента или же общими интересами государства и затрагивавшие судоходство лишь косвенно, как составную часть всей нашей промышленности.

К первой категории относятся: а) утвержденные министром финансов 21 июня 1902 г. „Правила о ссудах из государственного банка для содействия отечественному судостроению“¹⁾; б) высочайше утвержденное 19 апреля 1904 г. мнение государств. совета „О сборах за пользование сооруженными за счет казны гаванями и затоками на внутр. водн. путях“²⁾; в) высочайше утвержденные 27 мая того же 1904 г. „Правила об ограждении каспийско-волжских путей от загрязнения нефтью“³⁾; г) общие „Правила прохода судов и плотов под железнодорожными мостами“, изданные в 1908 г.⁴⁾ д) „Правила зимовки судов, утвержденные 17 октября 1913 г.“⁵⁾; е) ряд вновь изданных или переработанных правил и распоряжений специально-технического характера, как-то: „Временные правила об освидетельствовании судов, плавающих во внутреннем водном путях“ — „для удостоверения в их прочности и в надлежащем устройстве и снабжении для безопасного плавания“, утвержденные первоначально министром путей сообщения по соглашению с министерствами внутренних дел, финансов и юстиции и главным управлением торгового мореплавания и портов в феврале 1903 г., а затем переизданные в новой редакции 31 октября 1912 г.⁶⁾; „Технические правила о надлежащем в противопожарном отношении устройстве плавающих по внутренним водным путям судов и о снабжении их противопожарными и спасательными средствами“, изданные в 1904 г.⁷⁾ и переработанные в 1912 г. с новым утверждением министром путей сообщения того же 31 октября⁸⁾; „Временные правила перевозки по внутренним водным путям грузов, требующих особой осторожности от огня“, утвержденные в 1904 г.⁹⁾ и вновь в 1914 г.; „Правила об устройстве и снабжении моторных судов, плавающих по внутренним водным путям“, изданные в 1911 г.¹⁰⁾; „Правила устройства, установки, содержания и освидетельствования паровых котлов на судах, плавающих по внутренним водам и принадлежащих министерству путей сообщения или подлежащих его надзору“, утвержденные 11 января 1913 г. (25-го ноября того же года к ним издана особая „Временная инструкция“); „Правила устройства и испытания паропроводных труб на казенных и частных судах, плавающих по внутренним водным путям и подлежащих надзору ведомства путей сообщения“, утвержденные 31 января 1913 г. и т. д.

Ко второй категории должны быть отнесены: а) изданные в 1902 г. „Правила о порядке пропуска судов и плотов через шлюзы на реке Москве“¹¹⁾; б) „Временные правила движения судов и плотов под железнодорожный, через р. Каму, мост близ города

1) „Вестник Финансов“ 1903 г., № 2.

2) Собр. узак. и распор. Правит. 1904 г., № 102, ст. 1088.

3) Там же, № 115.

4) Там же, 908 г., № 92, ст. 636.

5) Там же, 1913 г.

6) Там же, 1912 г., № 237.

7) Там же, 1904 г., № 48, ст. 543.

8) Там же, 1912 г., № 237, ст. 2120.

9) Там же, № 62, ст. 657.

10) Там же, 1911 г., № 211, ст. 2010.

11) Там же, 1902 г., № 76, ст. 862.

Перми“, „Правила движения судов и плотов при проходе через Александровский, через р. Волгу, мост близ селения Костычи“, „Временные правила движения судов и плотов при проходе под железнодорожный мост через реку Вятку“,—все изданные в 1903 г. ¹⁾); в) аналогичные правила о проходе под железнодорожными мостами через Бузан и Кривую и Прямую Болды у г. Астрахани, утвержденные 26-го января 1913 г.; г) ряд законов и правил об установлении разных местных сборов, напр. за пользование „благоустроенными затонами“, сборов с грузов в пользу различных городов, Нижегородской ярмарки и пр.; д) также целый ряд дополнительных правил и распоряжений по вопросам плавания и сплава по разным более мелким рекам и участкам рек, как, напр., „Правила плавания по р. Ветлуге и по р. Суре от устья р. Инзы до впадения в р. Волгу“, „Условия производства рассыпного сплава по рекам, для которых не установлено особых правил, утвержденные 18 февраля 1904 г., „Правила пользования Москворецким водным путем“, утвержденные министром путей сообщения 19 января 1911 г., „Правила сплава и буксировки плотов по р. Волге ниже Рыбинска и по р. Каме от устья р. Вишеры“, утвержденные 30 января 1912 г., „Правила плавания по Мариинскому водному пути“, утвержденные 16 июля 1914 г., многочисленные распоряжения об улучшении обстановки фарватера по различным районам и т. п.

В третью группу могут быть включены: а) „Временные санитарные правила для судов и плотов, плавающих по внутренним водным путям“, изданные впервые при особом указе 28 апреля 1900 г. на одну навигацию в связи с появлением на Волге холеры и угрозой занесения чумы, в виду чего в правилах были особые статьи о „введении на нижних плесах Волги врачебно-санитарного надзора“ ²⁾), а затем в следующем 1901 году вновь выпущенные без обозначения срока действия и без статей, имевших отношение специально к эпидемии холеры ³⁾); б) новая редакция этих правил, составленная в 1912 г. и утвержденная министром путей сообщения 31 октября этого года ⁴⁾); в) „Правила для предупреждения распространения холеры и чумы по железным дорогам и по внутренним водным путям“, изданные высочайше учрежденной комиссией о мерах предупреждения и борьбы с чумною заразою 19 августа 1903 г.; г) аналогичные особые правила специально для водных путей, изданные первоначально 25 марта 1908 г., а затем в новой редакции 30 июня 1912 г. ⁵⁾); д) новые „Правила для пассажиров на судах, плавающих по внутренним водным путям“, утвержденные 1 мая 1914 г. и подробно определявшие обязанности пассажиров по соблюдению мер безопасности и порядка на судне.

Наконец, сюда же должны быть отнесены административно-общественные мероприятия по применению к волжскому судоходству законов 23 июня 1912 г. об обязательном страховании рабочих от несчастных случаев и на случай болезни.

Важнейшими и наиболее затрагивавшими интересы волжского судоходства из всех вышеуказанных законов, правил и распоряжений являлись первые три.

¹⁾ Собр. узак. и распор. правит., 1903 г., № 101, ст. ст. 1413, 1414 и 1415.

²⁾ П. С. В. Р. И., собр. 3, т. XX. № 18491.

³⁾ Собр. узак. и распор. Правит. 1901 г., № 36, ст. 727.

⁴⁾ Там же, 1912 г., № 237, ст. 2120.

⁵⁾ „Правительств. Вестник“ 1912 г., № 212, от 26 сентября.

„Правила о ссудах из государственного банка для содействия отечественному судостроению“ предусматривали выдачу ссуд „в видах поощрения отечественного металлического судостроения“ (ст. 1 правил). Ссуды разрешались „на покупку вновь построенных русскими судостроителями и из русских материалов металлических судов“ и выплачивались банком „непосредственно судостроителю, продающему судно, по передаче последнего покупателю и совершении формальностей по обеспечению ссуды“ (ст. 2). Выдача производилась „сроком на 5 лет, с погашением в течение каждого года 20%, под векселя покупателей судов, писанные по предъявлении приказа судостроителя и снабженные бланком последнего, и с обеспечением залогом приобретаемого судна“ (ст. 3). Размер ссуд не должен был „превышать $\frac{2}{3}$ продажной стоимости судна, определенной в контракте покупателя с судостроителем“ (ст. 4). Проценты по ссудам взимались „в размере, установленном советом государственного банка, с утверждения министра финансов“, при чем размер этот не подлежал повышению в течение всего времени пользования данной ссудой (ст. 5).

Правила сыграли крупную роль в развитии нашего железного судостроения, особенно в постройке наливных железных баржей.

Закон „о сборах за пользование сооруженными за счет казны гаванями и затонами“ устанавливал сборы „на покрытие расходов казны по устройству и содержанию гаваней и затонов на внутренних водных путях“ (п. 1 закона). Сборы предусматривались „лишь в окончательно устроенных и открытых для общего пользования гаванях, затомах или их частях“ (п. 2). Сборам подлежали как суда, пользующиеся гаванями и затомами, так и грузы на них, за исключением казенных (п. 3 и 4), при чем сборы с судов исчислялись „сообразно числу квадратных сажен площади судна, определяемой по наибольшей длине и ширине его, с паровых же судов, за зимовку, сверх сего, еще с квадратного фута площади нагрева паровых котлов“. Сборы с грузов исчислялись „сообразно их количеству, ценности и весу“ (п. 5). „Размеры сборов, распределение грузов по разрядам сообразно их ценности и сроки“, на которые сборы устанавливались, подлежали определению „для каждой отдельной гавани или затома в законодательном порядке“ (п. 6), а издание „правил о порядке пользования гаванями и затомами, в коих взимаются сборы, и о порядке взимания сборов“ было предоставлено министру путей сообщения по соглашению с министром финансов и государственным контролером, в подлежащих же случаях и с министром внутренних дел или военным, по принадлежности (п. 8).

Как мы отмечали в I томе, сам по себе вопрос о гаванях на реках вызвал принципиальные возражения со стороны волжских судовладельцев в лице совета их съездов, а затем и самого съезда. В особой „Записке о нуждах судоходства“, представленной в министерство путей сообщения и разосланной членам государственной думы и государственного совета в начале 1912 года, совет съездов обстоятельно мотивировал свое мнение по этому поводу, допуская необходимость „прибегать к устройству искусственных гаваней на реках лишь в крайне исключительных случаях“.

Касаясь далее вопроса о сборах за пользование гаванями, представительный орган судопромышленников, вообще, не возражал против них, находя справедливым „возмещение расходов по устройству и содержанию на реках особых капитальных сооружений, имеющих

характер скорее местных удобств, чем неизбежной необходимости для всего судоходства“, но полагал, что в этом случае судопромышленность должна быть гарантирована, во первых, от оплаты работ, которые произведены вопреки желанию судопромышленников и, по их мнению, не вызываются интересами судоходства, и, во вторых, от взимания сборов в таком размере, который совершенно не соответствует вложенным в известные работы затратам со стороны казны и выгодам, получаемым от них судоходством¹⁾.

Однако реальных результатов это заявление судовладельческой организации не имело, и строительство искусственных гаваней продолжалось, а сборы за пользование ими, даже без должного согласования с законом 1904 г., предусматривавшим установление обложения только „в окончательно устроенных“ гаванях и затонах, начали вводиться в таких пунктах, которые были еще очень далеки от окончательного устройства.

Вопрос о мероприятиях по ограждению каспийско-волжских водных путей от загрязнения нефтью имел довольно длинную историю.

Еще в 1881 г., когда т-во „В. И. Рагозин и К^о“ начало впервые перевозить по Волге нефть наливом в деревянных судах на свой завод в д. Константиновке, Ярославской губ., при департаменте торговли и мануфактур была создана особая комиссия для выработки правил нефтяной перевозки и устройства нефтяных заводов и складов с целью ограждения прибрежных жителей от загрязнения и порчи воды. Комиссии было предложено рассмотреть следующие основные положения, выработанные Л. Э. Нобелем, приглашенным также в качестве члена комиссии:

1) „Перевозка нефти и (нефтяных) остатков, как сырого материала для заводского производства, по рекам дозволяется только в железных судах и в таких деревянных, в которых установлены для помещения нефти и нефтяных остатков железные, не дающие течи, кессоны или ящики“.

2) „Помещение всего количества необходимого для производства запаса сырого материала для хранения должно быть в железных резервуарах или железных судах“;

3) „Перекачка сырого материала и продуктов из него должна производиться паровыми насосами по железным трубам“.

Положения эти встретили сильное противодействие в комиссии со стороны представителей судоходства, указывавших, что им непозволительно замена деревянных судов железными, и решение вопроса отложилось.

В начале 900-х годов было создано „высочайше учрежденное особое совещание по разработке мер для предупреждения загрязнения нефтью каспийско-волжских водных путей“, которое и выработало правила 1904 г., получившие одобрение государственного совета.

В виду большого возбуждения, вызванного этим вопросом в судоходной среде, и многочисленных возражений, имевшихся против него по существу, как со стороны судопромышленности, так и части специальной печати (ж. „Русское Судоходство“ и др.), практическое осуществление правил было обставлено очень осторожно.

¹⁾ Журнал „Волжское Судоходство“ № 1, март 1912 г., и отдельное издание записки „К вопросу о нуждах судоходства“.

Введение их в действие было разделено на несколько сроков.

1) Вновь закладываемые по издании правил наливные суда „в видах предупреждения утечки“ предписывалось делать „прочными и вполне исправными“, с разделением на отсеки „сплошными, прочными, доходящими до дна переборками в таком количестве, чтобы объем предназначаемой под груз части каждого отсека, при наибольшей осадке судна, не превышал 25 куб. сажень“, при чем переборки, отделяющие наливные помещения от жилых, должны быть вполне непроницаемы, в переборках (же), отделяющих одни наливные помещения от других“, могли быть устраиваемы „отверстия, открываемые во время накачивания и выкачивания груза“ (ст. 3 правил). Равным образом „прочными и вполне исправными“ предлагалось делать „цистерны, бочки и иные вместилища, служащие для перевозки и хранения нефтяных грузов на судах“ (ст. 8), а также перекачные трубы и „соединяющие их скрепления“ (ст. 9). „Вместилища для хранения нефтяного топлива на судах, на коих применяется нефтяное отопление, должны быть металлические“ (ст. 10), вместилища же на берегу для оптового хранения нефтяных грузов— „из непроницаемых материалов“. Хранение продуктов в ямах допускалось „при наличности условий, устраняющих возможность попадания их в воду“ (ст. 14).

2) С начала навигации 1905 г. пароходы, буксирующие наливные суда, предлагалось снабжать „в достаточном количестве предметами, необходимыми при заделке пробоин“ (ст. 7).

3) Ряд более детальных мер по предупреждению загрязнения вод (как, напр., известное устройство насосов для откачки нефти и пр.), а также по организации надзора за выполнением правил и установлению ответственности за них, подлежал введению в действие с навигации 1907 года (ст. ст. 13 и 15—31).

4) Наконец, требование, чтобы „наливные суда, служащие в бассейне реки Волги для хранения употребляемого паровыми судами нефтяного топлива и для подачи им такового топлива“, а также и для перевозки нефтяных грузов наливом, были не иначе, как металлические (ст. 4 и 5 правил), вводилось „с начала навигации 1914 года“.

Такая широкая „рассрочка“ в практическом осуществлении правил, при наличии указанного выше постановления о судах на железное судостроение, смягчили остроту противодействия правилам, и они постепенно вошли в жизнь и практику волжского судоходства.

Кроме отмеченных правительственных актов, очень крупное общественное значение имели скромные по существу „Правила зимовки судов“, изданные первоначально на один год в связи с катастрофой навигации 1912 г., но затем продолженные и на последующие годы.

Правила вверяли все управление зимовками караванов самим судовладельцам,— правда, „под общим наблюдением местного судоходного надзора“ (§ 1 правил), но фактически этот надзор сводился к одной формальности. Главным распорядительным органом являлось „общее собрание судовладельцев каждого зимовочного места или их доверенных“ (§ 2). На него возлагалось: установление порядка осенней и весенней вводки судов в безопасные места, расстановки судов, их охраны во время зимовки, установление сроков проживания судовых команд, определение сметы расходов по зимовке и раскладки сметных сумм между участниками зимовки и, наконец, избрание исполнительного органа по

зимовке—затонного комитета в составе не менее трех лиц (§ 5). В обязанности затонного комитета входило: забота о благоустройстве затона, выполнение всех постановлений общих собраний относительно порядка по вводке судов, их расстановки и охраны вплоть до принятия экстренных мер, собрание, хранение и расходование общественных денег (§ 7) и т. д. В правилах давались и общие руководящие указания для деятельности комитетов и охраны безопасности зимующих караванов.

Представители судоходства приветствовали издание правил, как первый опыт „доверия“ правительственной власти обществу в области управления судоходством и в то же время как первый реальный шаг к упорядочению самого дела зимовки судов.

Наконец, чрезвычайно большую важность для рабочих масс судоходства имело применение к последнему законов 23 июня 1912 г. о страховании рабочих. Из всех речных бассейнов Волга первая откликнулась на эти законы, и избранный волгярами особый организационный комитет проделал огромную работу по выработке устава особого товарищества для страхования судорабочих от несчастных случаев на Волге и, вообще, условий применения к судоходству страховых законов, которые были совершенно не согласованы с судоходной жизнью и практикой. В конце февраля 1915 г. было организовано *Волжское судоходное страховое товарищество* по страхованию судорабочих от несчастных случаев, широко развернувшее работу по оказанию помощи застрахованным судорабочим в районе Поволжья. Во всех крупных пунктах были приглашены особые уполномоченные т-ва, открыты больницы и приемные покои для судорабочих, для оказания врачебной помощи приглашены лучшие местные специалисты; штат опытных инспекторов неослабно контролировал работу на местах. Вся постановка была настолько серьезна, что в течение долгого времени сохраняла свое существование и при советской власти, будучи изменена лишь с коренной реформой страхования рабочих по всем его видам.

Г Л А В А XII.

ПЕРИОД ПАРОВОГО ФЛОТА И ЖЕЛЕЗНОГО СУДОСТРОЕНИЯ.

(Продолжение).

Общие итоги периода.

С изданием декрета о национализации флота закончился огромный по своему значению цикл истории волжского судоходства, характеризующийся существованием и развитием на Волге частновладельческого флота.

Постараемся подвести некоторые итоги этого развития за последний и самый важный—„паровой“ период волжского флота.

Как уже указывалось выше, развитие волжского судоходства, вообще, совершалось не только без помощи нашего царского правительства, но нередко,—когда сталкивались интересы судоходства и железных дорог,—при определенном недоброжелательстве к судоходству. В противоположность железным дорогам, устраиваемым казной или при пособиях от казны, волжское судоходство все время было предприятием частным и, несмотря на это, оно выросло в колоссальное дело, имевшее огромное значение в экономической жизни всей страны. По переписи судоходных предприятий волжского бассейна и Мариинской системы в зиму 1913—1914 гг. общее число предприятий на Волге, имевших суда с механическими двигателями, определялось в 1.066 и имевших суда без механических двигателей— в 2.157 (при чем в эту последнюю цифру вошла почти целиком и первая группа предприятий, имевших в большинстве и паровые, и непаровые суда).

Как тоже отмечалось выше, рост парового флота на Волге начал особенно развиваться со второй половины 80-х годов, когда здесь появилась нефть, составившая и обильный материал для перевозок, и идеальное топливо для паровых судов. По данным судовых переписей (которые мы уже приводили по отдельности выше) развитие это характеризуется следующими цифрами ¹⁾:

Годы переписей.	Общее количество паров. судов.	В том числе			Средняя мощность в номин. силах.
		железных	деревянных.	Без указания.	
1884	665	542	123	—	72
1890	1.015	818	197	—	68
1895	1.392	1.106	286	—	62
1900	1.718	1.392	323	3	62
1906	2.099	1.812	284	3	59
1912	2.303	1.997	302	4	63

¹⁾ Данные переписи 1916—1917 гг. мы не берем по мотивам, указанным выше. К тому же перепись 1916—1917 гг. была произведена только по Волге, что лишает возможности сравнивать ее данные с другими речными бассейнами. Необходимо однако сказать, что результаты и этой переписки не изменяют общих выводов о развитии волжского флота.

Прежде чем перейти к рассмотрению этой таблицы, необходимо отметить особенное развитие в волжском бассейне парового флота по сравнению с непаровым. В то время как по данным судовых переписей во всем нашем речном флоте одно паровое судно приходилось в 1884 г. на 16 непаровых, а в 1912 г. на 5, в волжском бассейне оно было в 1884 г. на 9 непаровых судов и в 1912 г.— всего на 3. Такое явление можно объяснить, с одной стороны, сравнительной глубиной рек волжского бассейна, позволявшей употребление здесь более крупных по размерам и тоннажу непаровых судов, сокращая тем их количество, главным же образом непрерывным совершенствованием волжского парового флота и постепенной выработкой типов судов, совмещающих в себе достоинства как парового, так и непарового флота—с мощными двигательными машинами и обширными помещениями для погрузки товаров.

Обращаясь к данным таблицы, можно видеть, что общий состав парового флота на Волге с 1880-х до 1910-х годов увеличился в 3½ раза (на 246%), при чем средняя ежегодная прибыль выражалась в 58,5 судов. Средняя мощность в течение первых трех десятилетий, наоборот, все время понижалась,—несомненно, благодаря значительному приливу более мелких судов „крестьянского“ типа,—но, с постепенной концентрацией судоходных предприятий и увеличением размеров паровых судов типа товарных и товаро-пассажирских пароходов, со второй половины 900-х годов начала постепенно возрастать, дав за шестилетие 1906—1912 годов увеличение в среднем на 4 номин. силы на судно¹⁾.

Дабы яснее получить картину роста парового флота, нелишне привести сравнительное распределение его по отдельным типам судов, представляющееся в следующем виде:

Годы переписей.	Пассаж. пароходы.		Тов. пасс. пароходы.		Товарные пароходы.		Букс.-пасс. пароходы.		Буксирн. пароходы.		Туерные пароходы.		Служебн. пароходы.		Паромы.	
	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.
1884	52	53	73	110	5 ²⁾	63	—	—	476	75	24	43	35	15	—	—
1890	84	60	109	103	14	81,7	67	57,3	646	70	24	43	71	15,6	—	—
1895	120	65,8	116	85	19	105,8	103	55,1	924	63,3	21	41,7	89	21	—	—
1900	143	77,7	156	83,8	19	105,9	102	42	1159	62,7	7(?)	47(?)	132	21	—	—

¹⁾ По данным переписи 1916—1917 гг. средняя мощность паровых судов на коренной Волге выравилась уже в 66 номин. сил.

²⁾ В том числе 1 пароход морского каботажного плавания в устье Волги.

Годы переписей	Пассажиры		Тов.-пасс. парох.		Товарные парох.		Буксирно-пасс. парох.		Буксирные парох.		Туерные парох.		Служебные парох.		Паромы		
	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	Число судов.	Средн. мощн. в ном. силах.	
1912	1906	139	61,2 (3)	244	91	22	104,5	122	37,5	1392	59,2	21	43,3	156	19,8	3	55
	пароходы.	138		262		19		102		1375		3		131		4	60
	теплоходы.	31	102	5	116	17	107	17	44	119	66,7	—	(3)	85	34,5	—	—

Как можно видеть, преобладающим типом паровых судов были у нас буксирные пароходы, составлявшие в 1884 г. около 72% и в 1912 г. около 65% всего парового флота; за ними шли: товаро-пассажирские пароходы (в 1884 г.—11%, в 1912 г.—около 12%), пассажирские (за все время 8%), служебные суда (в 1884 г.—5%, в 1912 г.—9,3%), буксиро-пассажирские пароходы (в 1890 г.—6,6% в 1912 г.—5,1%), туерные пароходы (около 4 и 0,1%) и, наконец, товарные пароходы (около 1 и 1,5%).

Рост флота наблюдается по всем типам судов, кроме начавших отживать свой век туерных пароходов. В последовательном порядке он шел таким образом: товарные пароходы, количество которых увеличилось на 620%; служебные суда, увеличившиеся на 517%; товаро-пассажирские пароходы, возросшие на 265,7%; пассажирские—на 215,4%; буксирные—на 213,9% и буксиро-пассажирские—на 77,6%.

Таким образом, независимо от общего числа судов (сравнительно очень небольшого), увеличение особенно резко сказалось на последнем по времени возникновения типе—товарных пароходах, заменявших собой буксиры с „возами“.

Нельзя не отметить также роста служебных судов, свидетельствующего о сильном развитии всякого рода административных органов, как правительственных, так и в среде самого судоходства. Особенно это наблюдалось в смешанных предприятиях торгово-промышленного характера.

Интересную картину представляет развитие мощности паровых судов: в разных группах флота оно различно до противоположности.

Пассажирские пароходы систематически увеличивают свою мощность, которая возросла за 28-летний период переписей на 92,45% (показание 1906 года мы считаем в данном случае явно ошибочным). Такое явление вполне подтверждается и всей историей развития пассажирских пароходств, начавших в лице „Самолета“ свою

деятельность с небольших судов типа самодвижущихся лодок и закончивших такими гигантами, со всем совершенством постройки и оборудования, как „Вел. кн. Ольга Николаевна“ и др.

Равным образом регулярное увеличение мощности наблюдается в группе более молодых по своему возникновению и многочисленных по количеству товарных пароходов, средняя мощность которых поднялась почти на 70%.

Мощность товаро-пассажирских пароходов, появившихся на Волге сразу в виде крупных и сильных судов флота Зевеке, с некоторыми колебаниями, осталась в общем почти без изменений.

Наоборот; группы буксирных и буксиро-пассажирских судов в течение долгого времени имели определенную тенденцию к пониженной мощности, которое выразилось к середине 900-х годов по первой группе в 21% и по второй в 34,55% (и объяснялось, очевидно, улучшением ходовых свойств непаровых буксируемых судов) и только в 910 гг., с появлением гигантских баржей—„новинок“, мощность буксиров начала повышаться.

Состав непарового волжского флота количественно также возрастал, но далеко не в такой степени, как паровой, и с отмеченным уже выше сильным перебоем в конце 900-х годов в связи с увеличением грузоподъемности судов. Развитие непарового флота за время судовых переписей выразилось в следующих цифрах:

Годы переписей.	Общее количество судов.	Средн. грузопод., в тыс. пуд.	Общая (приблиз.) грузопод. всего флота, в тыс. пуд.
1884	5.896 ¹⁾	31,1	183.365,6
1890	5.928	34,9	206.937,2
1895	7.600	44,2	335.920,0
1900	8.250	53,4	440.550,0
1906	8.445	62,4	526.968,0
1912	6.988	72,0	503.136,0

За время с 1884 г. по 1906 г. состав непарового флота увеличился на 43,23%, но в следующее шестилетие упал на 17,25%, так что общее увеличение за весь период шести переписей выразилось всего в 18,52%. Но зато средняя грузоподъемность судов непрерывно возрастала, а общий тоннаж всего флота за время по 1906 г. увеличился на 187,37%, хотя в последующие годы и он пошел уже на некоторую убыль (на 4,5%).

¹⁾ Цифра, искусственно выведенная б. отделом статистики и картографии м-ва п. с. Фактически переписью было зарегистрировано 8.793 непаровых судна, но довольно значительное количество их плавало преимущественно по Мариинской и Тихвинской системам, вследствие чего эти суда и были перенесены в невольский бассейн.

Приведенные данные свидетельствуют об известном уменьшении роли непарового флота на Волге,—очевидно, в связи с появлением крупных товаро-пассажирских и товарных паро-теплоходов. Однако и до последнего времени он представлял очень внушительную величину, составляя по количеству своих судов в 1906 г. около 36% всего непарового флота внутренних водных путей Европейской России и в 1912 г. свыше 31%, а по грузоподъемности— в 1906 г. свыше 67% и в 1912 г. 61%.

Эволюция непарового флота по отдельным типам судов характеризуется следующими цифрами:

Годы судовых переписей.	Асланки.		Баржи дерев.		Баржи железн.		Баржи		Баркасы.		Беляны.		Берлины.		Гусаны и гусанины.	
	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.
1884	13	6,0	2.111	53,0	32	(?)	²⁾ 1.068	20,9	5	6,3	120	151,2	281	19,2	222	33,9
1890	157	5,8	2.448	60,6	55	34,7	640	24,7	47	8,1	⁷⁾ 97	156,1	—	—	98	31,0
1895	437	6,1	¹⁾ 3.484	70,9	65	¹⁾ 47,6	758	30,1	71	13,7	⁸⁾ 108	185,7	21	14,0	177	44,5
1900	648	7,6	4.040	83,4	92	62,5	³⁾ 662	35,7	92	20,3	⁹⁾ 104	254,0	2	14,5	176	47,9
1906	326	9,7	4.371	94,2	171	97,3	⁴⁾ 638	39,3	⁵⁾ 151	29,0	62	270,2	1	12,0	101	55,4
1912	312	12,1	3.517	102,5	370	160,1	531	51,8	⁶⁾ 220	27,7	56	290,7	5	25,4	59	67,6

¹⁾ В „Кратком обзоре сведений о речном флоте Европейской России“ за 1895 г. („Речной флот по переписи 1895 г.“, стр. 8) общее число баржей значится 3437, и эта цифра повторяется во всех в дальнейших статист. разработках, между тем в „Своде сведений“ переписи 1895 г. (тот же сборник, табл. 1 Б, стр. 2 и 8) значится 3437 волжских баржей и 112 окских.

²⁾ Вместе с полубарками.

³⁾ В „Кратком обзоре сведений о речном флоте Европ. России“ за 1900 г. общее число барок значится 822 („Речной флот Европ. России по переписи 1900 г.“, стр. 9), каковая цифра повторяется и в последующих разработках; данные переписи (табл. 1 Б, стр. 2, 8 и 14) устанавливают 662. В соответствии с этими цифрами изменяется и средняя грузоподъемность судов, определяемая „Кратким обзором“ в 30,7 тыс. пуд.

⁴⁾ В „Кратком обзоре“ переписи 1906 г. число барок значится 449, средней грузоподъемностью в 56,6 тыс. пуд.; в данных самой переписи („Статист. сборник м-ва п. с.“, вып. 95, табл. 1 Б, стр. 4 и 16) число барок определяется в 638, в связи с чем и грузоподъемность их понижается до 39,3 тыс. пуд.; повидимому это более отвечает действительности, не представляя слишком резкого скачка с данными переписей 1900 и 1912 годов.

⁵⁾ В том числе 31 железный.

⁶⁾ В том числе 70 железных.

⁷⁾ Кроме того 3 полубеляны, грузоподъемн. в 15—40 тыс. пуд.

⁸⁾ Кроме того 2 полубеляны, средней грузоподъемн. в 32,5 тыс. пуд.

⁹⁾ Кроме того 5 полубелян, средней грузоподъемн. в 43,8 тыс. пуд.

Годы судовых переписей.	Досчатники.		Коломенки.		Мариники.		Межушки.		Мокшаны.		Паромы.		Подчалки.	
	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в тыс. п.
1884	215	2,5	279	15,5	536	18,2	218	8,1	56	19,2	459	19,0	38	55,9
1890	83	2,3	305	17,5	—	—	104	6,7	83	17,8	247	19,1	58	32,5(?)
1895	137	1,9	330	21,0	11	15,4	128	5,7	98	19,1	302	21,1	65	72,2
1900	133	2,4	285	24,3	11	1)2,2(?)	143	4,1	78	17,3	218	16,6	76	72,6
1906	76	2,5	303	31,2	11	26,6	221	4,9	51	17,2	193	12,2	98	81,7
1912	77	4,5	80	31,6	5	27,8	40	8,0	28	17,4	162	14,8	40	77,7

Годы судовых переписей.	Полубарки.		Полулодки.		Рыбницы.		Тезьянки.		Тихвинки.		Унжаки, унжанки.		И т о г о.	Прочие типы.	Всего судов.	Общая средняя грузоподъемность, в тыс. пуд.
	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузоподъемн., в т. п.				
1884	—	—	667	20,5	615	3,8	95	2,0	771	5,5	424	13,5	8.225	568	8.793 ⁵⁾	31,1
1890	181	8,9	—	—	248	3,7	57	1,6	—	—	299 ³⁾	13,6	5.207	721 ⁴⁾	5.928	34,9
1895	139	10,8	53	13,8	105	3,2	105	2,8	176	4,7	246	14,4	7.016	584	7.600	44,2
1900	161	9,8	71	23,2	60	2,8	110	2,0	206	4,8	243	15,8	7.611	639	8.250	53,4
1906	114	8,4	56	17,3	45	2,7	113	2,1	286	2,9	280	18,5	7.668	777	8.445	62,4
1912	81	7,7	37	25,1	77	2,9	171 ²⁾	2,1	264	4,9	159	21,1	6.291	707	6.998	72,0

1) Очевидная ошибка.—по всей вероятности 20 с чем-нибудь тыс. пуд.

2) В том числе 6 железных.

3) Вместе с судами Маринской системы.

4) В том числе „лодок-осташевки“ 363 шт., средней грузоподъемностью в 0,4 т. п.

5) Непаровые суда по переписи 1884 года были распределены не по месту их преимущественного) плаванья, а по месту записи, вследствие чего значительная (часть судов невольского бассейна, плававших по Марининской и Тихвинской системам и записанных в волжском бассейне, были показаны по волжскому бассейну. В последующие годы отдел статистики м-ва н. с. исправил эту ошибку, определив общее число непаровых судов волжского бассейна в 5.896 и соответственно увеличив состав непарового флота невольского бассейна до 8.671 судна. Сколько и каких судов было перенесено при этом из волжских записей в невольский состав, неизвестно, но, без сомнения, изменение коснулось главным образом основных типов невольского бассейна — берлин, мариник, полулудков, тихвинок и унжак; может быть, частично рыбниц.

Имея в виду неоднократно отмечавшуюся выше тесную связь волжского судоходства с системным и, вообще, невско-северодвинским судоходством, особенно в отношении непарового флота, многие суда которого плавали по обоим названным бассейнам, мы считаем нелишним дать параллельную таблицу и по непаровому флоту невско-северодвинского бассейна:

Годы судовых переписей.	Баржи.		Барки.		Берлины и полуберлин.		Канавки.		Коломенки.	
	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.
1884	2	19,5	1.897 ³⁾	15,3	417	24,0	66	2,5	7	16,0
1890	—	—	1.096	15,4	328	19,0	⁴⁾ —	—	—	—
1895	35	23,8	1.045	16,4	187	20,2	89	2,7	79	20,0
1900	189	40,7	1.291	17,1	79	23,5	14	2,9	42	28,3
1906	637 ¹⁾	46,9	939	18,9	122	25,5	1	6,0	134	28,4
1912	478 ²⁾	44,8	1.022	19,7	322	28,4	2	7,0	51	39,4

Годы судовых переписей.	Лодки (грузовые.)		Мариинки.		Межеумки.		Полубарки.		Полулodки.	
	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.
1884	277	6,9	560	21,0	250	10,8	—	—	583	21,5
1890	220	4,4	2.347	20,4	340	10,6	134	10,7	2.288	21,0
1895	200	6,4	2.347	20,3	162	10,5	72	7,3	2.092	21,7
1900	144	6,6	2.250	22,5	133	10,2	43	4,8	2.421	27,9
1906	304	2,4	1.938	22,7	98	11,1	37	5,0	1.970	30,4
1912	103	3,6	2.552	25,5	108	12,9	5	14,5	1.159	33,3

¹⁾ В том числе 17 железных судов.

²⁾ В том числе 28 железных.

³⁾ Вместе с полубарками.

⁴⁾ В данных переписи 1890 г. значится 178 канавок, но считая здесь и суда, плававшие по северо-двинской системе. В виду невозможности выделить суда невского бассейна мы опускаем эту цифру.

Годы судовых переписей.	Соминки.		Тихвинки.		Унжаки.		И т о г о.	Прочие типы.	В с е г о.	Общая средняя грузо-подъемн. в т. п.
	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.	Число судов.	Средняя грузо-подъемн., в т. п.				
1884	6	5,5	1.316	6,8	309	23,2	5.690	84	5.774 ¹⁾	15,1
1890	5	5,6	780	5,0	62	19,9	7.600	142	7.742	16,9
1895	8	2,6	592	3,8	84	18,0	6.992	110	7.102	17,6
1900	22	3,4	785	3,5	108	18,3	7.521	124	7.645	20,8
1906	46	4,2	1.205	3,9	52	14,8	7.483	126	7.609	22,1
1912	249	3,7	887	4,6	29	16,8	6.967	239	7.206	23,4

Как можно видеть из приведенных цифр по волжскому бассейну, сильное увеличение числа непаровых судов сказалось только на самом главном типе их в рассматриваемый период—баржах, за счет всех остальных более крупных типов, в которых отмечается в общем уменьшение состава, но даже и баржи за последние годы начали количественно сокращаться, за исключением одного их вида—железных наливных баржей. За то грузоподъемность поднялась во всех без исключения типах судов. Причины этого мы уже указывали выше: это, с одной стороны, успехи землечерпания на Волге, углубившие ее мели и перекаты, с другой—технические усовершенствования самого судостроения, с широким применением к нему железа и большим приспособлением судовых форм к местным условиям плавания, вплоть до создания наиболее совершенного типа волжских непаровых судов—железных наливных баржей—„новинок“.

На железных наливных баржах, вообще сыгравших огромную роль в снабжении Поволжья (и, в частности, самого волжского судоходства) нефтью, нелишне остановиться особо.

Мы уже говорили выше о начале строительства железных баржей и перевозки в них нефти и ее продуктов. Однако это строительство не получило вначале развития, вследствие дороговизны железных судов. Только издание в 1902 г. „Правил о ссудах из государственного банка для содействия отечественному судостроению“ поставило наше железное судостроение вообще и, в частности, строительство железных наливных баржей на твердую почву, и количество их начало быстро расти. Через 11 лет, к концу навигации 1913 г., железных наливных баржей насчитывалось на Волге, по официальным данным статистики м-ва п. с., уже 160, распределявшихся между отдельными предприятиями таким образом:

¹⁾ В связи с исправлением данных переписи 1884 г. (см. примечание к предыдущей таблице), общее число непаровых судов неволжского бассейна было определено (вместо 5.774) в 8.671.

Наименование предприятий.	Количество железных барж.	Наименование предприятий.	Количество железных барж.
Т-во бр. Нобель	46	Бр. Буниатовы	4
О-во „Мазут“	26	О-во „Океан“	3
„ „ „Восточное“	26	„ „ „Кама“	3
„ „ „Волга“	24	П. Д. Яргомский	2
Г. С. Дембот	7	А. Н. Маркова	2
Ш. Асудуллаев	6	О-во „Крестьянин“	1
И. Н. Тер-Акопов	5	П. М. Морозов	1
О-во „Ока“	4		
		Итого ... 160 ¹⁾ .	

По своей грузоподъемности означенные баржи распределялись у названных фирм следующим образом:

Грузоподъемность баржей.	КОЛИЧЕСТВО БАРЖЕЙ.															
	У т-ва бр. Нобель.	У о-ва „Волга“.	У о-ва „Мазут“.	У о-ва „Восточного“.	У о-ва „Ока“.	У Ш. Асудуллаева.	У о-ва „Кама“.	У о-ва „Океан“.	У И. Н. тер. Акопова.	У Г. С. Дембота.	У П. Д. Яргомского.	У А. Н. Марковой.	У о-ва „Крестьянин“.	У бр. Буниатовых.	У П. М. Морозова.	Всего.
До 100 т. п..	8	4	1	6	—	—	—	—	2	3	—	—	—	3	—	27
От 100 т. п. до 200 т. п..	19	1	9	4	—	2	—	—	1	2	—	—	—	—	—	38
От 200 т. п. до 300 т. п..	8	12	3	7	—	2	—	—	—	2	—	—	—	1	—	35
От 300 т. п. до 400 т. п..	5	1	10	2	2	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	24
От 400 т. п. до 500 т. п..	2	1	3	4	1	—	2	3	2	—	2	—	—	—	1	21
От 500 т. п. до 600 т. п..	2	5	—	3	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	13
До 633 т. п..	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Общая грузоподъемность флота (в т. п.).	10.467	8.960	7.089	6.327	1.648	1.375	1.340	1.200	1.080	925	850	700	500	490	400	34.251

В последующие за 1913-м годы строительство железных наливных барж вновь упало в связи с событиями военного времени, а затем и совсем прекратилось. Уже в зиму 1913—1914 годов вновь было встроено всего 3 баржи.

Перевозочная работа волжского флота выражалась в колоссальных цифрах. Даже не касаясь рекордных годов—1913 и 1914, когда грузовые перевозки по рекам волжского бассейна достигли 1½ миллиарда пудов, среднее количество их за десятилетие 1903—1912 годов, по данным статистики м-ва п. с., выражалось в 1.260 милл. пуд.

¹⁾ „Перепись судоходных предприятий Волжского бассейна и Мариинской системы“. Изд. М. П. С. Пгр. 1914 г.

в год. При этом необходимо заметить, что официальной статистикой м-ва водные перевозки учитывались, вообще, с недостаточной точностью, и сам б. отдел статистики и картографии м-ва п. с. в одном из своих сборников говорил, что представляемые им данные „не выражают собою абсолютно всего количества перевезенных товаров, так как, при существующей системе регистрации перевозимых товаров, учитывается только более или менее значительная часть их, составляющая, вероятно, около $\frac{3}{4}$ всего количества“¹⁾. С применением этого корректива среднее количество водных перевозок волжского бассейна в десятилетие 1903—1912 годов должно быть увеличено по крайней мере до 1.575 милл. пудов.

За то же десятилетие перевозки всех внутренних водных путей Европейской России выражались в среднем в 2.407,8 милл. пудов, а с применением вышеуказанного корректива на 25%, в 3.00,8 милл. пуд. в год, и перевозки всех железных дорог в 5.554,5 милл. пуд. ежегодно. Таким образом, водные перевозки волжского бассейна составляли 52,3% общей средней перевозки по всем внутренним водным путям Европейской России и 28,2% или свыше четверти общей средней перевозки всех железных дорог, протяжение которых к концу рассматриваемого периода было больше протяжения судоходных путей волжского бассейна почти в 4 раза и период ежегодной работы больше почти в 2 раза.

Но относительное значение работы тех и других путей будет еще ясней, если принять во внимание расстояние перевозок по воде и рельсам, так как средний пробег груза вообще по водным путям, а в волжском бассейне в особенности, значительно больше, чем по железным дорогам. Так, взяв для сравнения средний по водным перевозкам волжского бассейна 1911 год, мы найдем, что в течение навигации этого года по рекам бассейна было сделано 1.874,3 миллиарда пудоверст, а с применением корректива для водных путей— 2.342,8 миллиарда. В то же время всеми водными путями Европейской России было сделано 2.433,2 миллиарда (с коррективом 3.041 миллиард) и по всем железным дорогам 3.142,9 миллиардов. Таким образом перевозки волжского бассейна по пудоверстам составляли в 1911 г. 77% всех водных перевозок Европейской России и 59,6%, а с коррективом 74.5%, т. е. $\frac{3}{4}$ перевозок всех железных дорог.

На протяжении трех десятилетий, с 1882 по 1911 г., количество перевозок по рекам волжского бассейна возросло на 364 слишком %, в то время как общее число перевозок всех железных дорог за тот же период времени повысилось только на 255%, несмотря на то, что эксплуатационная длина сети их увеличилась за это время почти в три раза, протяжение же водных путей не изменилось.

Вообще, интенсивностью своей работы, показателем которой служит „густота движения“ (общее число сделанных пудов разделенное на протяжение сети), волжское судоходство значительно опередило железные дороги. Так, за тот же 1911 год общая густота движения в волжском бассейне, по всем его рекам, выражалась в 80 милл. пудов на версту, а по главнейшим из них достигала 119,2 милл. пудов, между тем как по железным дорогам она была всего: по дорогам общего значения 47,2 милл. пудов и по дорогам местного значения—4,2 милл. пудов. На отдельных участках р. Волги она давала положительно грандиозные цифры: напр., между Рыбинском и Астраханью 442,6 милл. пудов, а между устьем Камы и

¹⁾ Статист. сб. м-ва п. с., вып. 120.

Царицыным даже 593,6 милл. пудов, превосходя общую густоту движения жел. дорог в 11—13 раз и наиболее интенсивно работавшие участки главнейших жел.-дор. линий, каковы: Екатерининская, Варшавско-Венская, Южные и Юго-Западные дороги, в 3—4 и более раз.

Если принять во внимание, что названные дороги двухколейные и работали обычно почти с предельным напряжением, то необходимо прийти к заключению, что между Рыбинском и Астраханью, на протяжении 2,575 верст, мы имели водный путь, работавший с интенсивностью первоклассной четырехколейной железной дороги, а на участке устье Камы-Царицын—шестиколейной и больше.

Наконец, нельзя не отметить огромного преимущества волжского судоходства перед железными дорогами для экономической жизни страны в сравнительной дешевизне его перевозок. Помимо неоднократно отмеченной выше конкуренции судоходных предприятий, причины этого естественно объясняются и разницей технических условий работы судоходства и железных дорог, каковые условия характеризуются, с одной стороны, значительно меньшим при водной перевозке расходом топлива, с другой—значительно большей емкостью и легкостью движения судов по сравнению с вагонами железных дорог. Так, на провоз одной тонны полезного груза в вагоне расходуются на тягу 17 килограммов угля, а по воде всего 3 килограмма, т. е. в 6 раз меньше, при чем мертвый груз составляет на воде $\frac{1}{10}$ полезного, а на железных дорогах $\frac{2}{5}$, т. е. в четыре раза больше.

Официальные данные министерства путей сообщения дают следующую интересную справку о сравнительной величине волжских фрахтов и железнодорожных тарифов для важнейших категорий общих грузов за пятилетие 1908—1912 годов:

РАССТОЯНИЯ.	Цены на перевозку 1.000 пуд. на одну версту.							
	Хлеб.		Нефтян. грузы.		Соль.		Железо и чугун не в деле.	
	Фрахт ¹⁾	Тариф ²⁾	Фрахт ¹⁾	Тариф ³⁾	Фрахт ¹⁾	Тариф ⁴⁾	Фрахт ⁵⁾	Тариф ⁶⁾
До 100 в.	18,60	20,40	—	—	—	—	—	—
100— 200 „	13,24	29,40	—	—	—	—	—	—
200— 300 „	9,20	29,40—26,27	—	—	8,17	39,20—28,90	—	—
300— 500 „	9,11	26,27—23,76	2,58	18,17—14,88	5,92	28,90—24,92	—	—
500—1.000 „	5,73	23,76—18,88	2,57	14,88—12,44	3,75	24,92—20,15	7,28	16,06—13,36
1.000—1.500 „	4,04	18,88—15,74	2,52	12,44	1,79	20,15—18,56	5,57	13,36—11,13
1.500—2.000 „	3,46	15,74—13,98	2,34	12,44	1,28	18,56—16,03	3,84	11,13—10,01

1) По Волге вверх.

2) На грузы первой категории во внутреннем сообщении.

3) На грузы второй категории в цистернах частных лиц.

4) По дифференц. № 33.

5) По Волге и Каме вниз.

6) По дифференц. Д.

Таблица эта,—по словам самого министерства п. с.—„очень показательна в том отношении, что выясняет существенные выгоды и экономию, которые доставляются народному хозяйству водными путями (волжского бассейна). Цены на перевозку по воде для всех расстояний дешевле, чем по железным дорогам. И если эта разница ощутительна даже на мелких расстояниях, то на больших она достигает такой величины, что получает решающее значение: здесь фрахт становится дешевле тарифа в 3—5 раз¹⁾“.

Общего учета пассажирских перевозок волжского судоходства в дореволюционное время не велось. Только с 1911 г. отдел статистики и картографии м-ва п. с. начал помещать в своих сборниках некоторые данные о пассажирских перевозках, собираемые анкетным путем, чрез рассылку опросных листов судоходным предприятиям, занимавшимся перевозкой пассажиров. Сведения доставлялись рядом предприятий, хотя и далеко не всеми, кому посылались анкеты. Результат получился такой:

Пароходные предприятия.	Классы.	Количество пассажиров.							
		По классам.				Всего.			
		1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
<i>а) Р. Волга.</i>									
О-во „Самолет“...	I	32.990	36.876	—	—	1.111.168	1.133.151	1.120.576	1.272.956
	II	111.086	113.201	—	—				
	III	497.090	510.214	—	—				
	IV	470.052	472.860	—	—				
Купеческое пароходство	—	—	—	—	855.911	855.911	897.455	1.523.789	
О-во „по Волге“ 1843 г.	—	—	—	—	641.254	598.035	604.359	619.454	
О-во „Русь“	I	6.121	6.261	—	—	421.978	400.485	343.147	443.433
	II	29.578	29.376	—	—				
	III	81.255	75.235	—	—				
	IV	305.024	289.613	—	—				
О-во „Кавказ и Меркурий“	I	9.073	—	8.759	11.983	317.517	310.230	309.075	399.837
	II	31.056	—	31.079	39.719				
	III	69.986	—	62.390	78.285				
	Артели	207.452	—	206.847	269.850				
Т-во Ахтубинского пароходства	—	—	—	—	494.078	567.004	520.063	548.569	
Соед. Ахтубинск. и Народн. п-во...	—	—	—	—	349.176	348.353	455.098	465.187	

¹⁾ Объяснительная записка к смете расходов м-ва п. с. по управл. внутр. водн. путей и шосс. дорог на 1916 год.

Пароходные предприятия.	Классы.	Количество пассажиров.							
		По классам.				Всего.			
		1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
П-во „Дружба“ Ф.М. Ваукина ..	I	3.692	3.744	—	—	131.652	140.438	130.792	153.139
	II	6.803	8.373	—	—				
	III	73.736	92.802	—	—				
	IV	47.421	36.113	—	—				
Самарск. т-во легк. п-ва (Лобастова).	—	—	—	—	300.000	300.000	270.000	300.000	
П-во Ниловск. пу- стыни (Твер. губ.) б) Р. Ока.	—	—	—	—	6.000	6.000	19.877	20.680	
П-во Н-ков А. В. Качкова.....	I	6.148	6.509	—	—	269.567	288.945	321.074	308.458
	II	20.855	22.327	—	—				
	III	221.764	230.990	—	—				
	IV	20.800	29.119	—	—				
в) Р. Кама. О-во „И. Любимов и К ^о “	I	9.008	9.583	8.509	8.070	288.626	289.688	268.410	261.380
	II	31.228	30.843	28.193	28.664				
	III	227.866	239.542	225.041	194.581				
	IV	20.524	9.720	6.667	30.065				
Т-во А. Истомина и К ^о	—	—	—	—	—	—	87.540	88.132	
П-во И.Н. Бекле- мишева	I	1.635	1.924	—	—	70.233	77.306	—	—
	II	6.388	7.672	—	—				
	III	62.210	67.710	—	—				
Мотовилихинское пароходство....	—	—	—	—	91.187	101.295	103.739	143.577	
г) Рр. Белая и Уфа.									
П-во Д. Д. Якимова и-цы.....	I	—	—	3.109	3.931	—	—	95.028	108.940
	II	—	—	10.246	10.652				
	III	—	—	81.673	94.357				
П-во Сорокина и бр. Тупицыных.	—	—	—	—	72.000	86.500	104.000	112.000	
д) Р. Вятка. Т-во Вятско-Волж. пароходства....	—	—	—	—	173.864	185.404	166.412	197.827	

Пароходные предприятия.	К л а с с ы.	К о л и ч е с т в о п а с с а ж и р о в.							
		П о к л а с с а м.				В с е г о.			
		1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
<i>е) Другие мелкие пр.</i>									
Т-во „Комерч. п-ва“ по р. Костроме..	—	—	—	—	28 000	47.000	48.528	39.215	
П-во торгов. дома „Бр. Таланцевы“ по р. Сура.....	—	—	—	—	—	—	11.340	11.555	
Комм.-Крестьянск. п-во по рр. Мологе и Шексне.	—	—	—	—	—	—	225.259	212.134	
Кирилдовское тов. пасс. и букс. п-во по кан. Кузьминскому.....	—	—	—	—	—	—	20.865	23.430	
П-во инжен. С. А. Чмутова.....	—	—	—	—	21.000	30 000	20.546	30.124	
П-во А. Голубева (Селижаровск. букс.-пасс. п-во).....	—	—	—	—	4.500	6.742	5.643	5.237	
ИТОГО...	—	—	—	—	5.647.711	5.772.487	6.148.826	7.291.059	

Как можно видеть, в приведенном списке отсутствуют очень многие предприятия, имевшие пассажирские перевозки, начиная с таких крупных, как пароходство Кашиной (позднее „Камво“) и братьев Каменских и кончая целым рядом более мелких, как, напр., верхневолжские предприятия, унженские, ветлужские, Нижегородское легкое пароходство и т. д. С прибавлением их общее количество пассажиров по волжскому бассейну уже в 1910 году должно быть определено по крайней мере до 8 милл. человек, не считая перевозов через реки.

За четырехлетие 1910—1913 г. пассажирские перевозки предприятий, имеющих во всех четырех списках, увеличились на 21,2%, дав таким образом средний процент увеличения за год в 7 целых. Применяя этот процент к принятому нами минимальному количеству пассажиров 1910 г. (8 милл. чел.) на все последующие годы, мы получим, что в 1913 г. это количество должно было выразиться в 9.800 тыс. чел., в 1914 г.—в 10.486 тыс. и в 1916 г.—в 12.005 тыс. чел. На самом деле, принимая во внимание крайнюю загруженность в то время железных дорог, в связи с военными событиями, общее количество пассажиров на всех водных путях волжского бассейна было, несомненно, больше.

Г Л А В А XIII.

ПЕРИОД ПАРОВОГО ФЛОТА И ЖЕЛЕЗНОГО СУДОСТРОЕНИЯ.

(Продолжение).

Судоходные служащие и рабочие в период парового флота.

В историческом обзоре парового периода волжского судоходства нельзя обойти вопроса о судоходных служащих и рабочих. Однако надо заранее оговориться, что этот вопрос,—очень сложный и до сих пор совершенно неразработанный,—требует особого исследования, которое невозможно в нашей настоящей работе, как по самому существу своему, так и по чисто техническим условиям в виду сильно разросшегося объема книги. Оставляя поэтому более подробный обзор рабочей силы на Волге до другого раза, мы ограничимся здесь лишь кратким очерком, характеризующим основные черты вопроса, тем более, что на некоторых отдельных сторонах его мы уже попутно останавливались выше.

Пароходство внесло коренные изменения в рабочее дело на Волге.

Прежде всего, оно почти с первых шагов своего развития сильно повлияло на сокращение общего количества судорабочих. Крупные грузы на большие расстояния вверх по рекам пошли исключительно за пароходами, состав команд которых был во много раз меньше, чем на старых „ходовых судах“, обслуживавшихся бурлачеством. На долю последнего постепенно остался лишь сплав, да в течение некоторого времени тяга более мелких судов на сравнительно коротких расстояниях местных перевозок. В связи с изменением количества рабочих изменился и способ их найма.

„Бурлацкие базары“ постепенно отошли в область истории. Пароходные предприятия не могли набирать рабочих случайно, руководствуясь одним их внешним видом,—для службы на пароходах было недостаточно одной физической силы и сноровки в однообразной коллективной работе, чем можно было довольствоваться в бурлачестве, а нужна была известная личная расторопность и схватчивость, основанные на несколько большем общем развитии человека, не говоря уже о должностях „нижней“, машинной команды, требовавших некоторых специальных знаний и умений.

При таких условиях естественно возникла необходимость известного отбора рабочей силы, которая с течением времени, при возраставшем совершенствовании самых судов, сказывалась все больше и больше. В конце концов большинство крупных пароходных предприятий стали обеспечивать себя не только постоянными ответственными служащими, которые не редко работали в одном и том же предприятии по несколько десятков лет, но в той или иной

мере и простыми судорабочими, которые, расходясь по окончании навигации по домам, с наступлением весны снова возвращались к своим хозяевам, становясь нередко даже на одни и те же суда, которые и знали в совершенстве со всеми их достоинствами и недостатками. Таким образом создавалась своего рода органическая связь служащих и рабочих с судном и достигалось (по возможности) наилучшее обслуживание последнего.

Само собой разумеется, что все это делалось в мере объективных условий тогдашней русской жизни, где даже простая грамотность была явлением далеко не повсеместным. Отсюда была вполне естественной отмеченная нами выше невозможность на первых порах найти в достаточном количестве ответственных квалифицированных работников на пароходы—командиров и машинистов, из коих первые приглашались из-за границы и из морского флота, а машинисты брались с заводов и фабрик, а затем вербовались из более опытных помощников и масленщиков.

Проследить общий состав судоходной рабочей силы на протяжении всего периода парового флота не представляется возможным за полным отсутствием необходимого материала. За все время существования парохозяйства у нас была только одна перепись „служащих на паровых и непаровых речных судах“— в 1901 г., и в дополнение к ней имеются некоторые случайные сведения об отдельных группах служащих, при том в большинстве случаев—частного происхождения, которыми приходится пользоваться с известной осторожностью.

Переписью 1901 г. было охвачено в волжском бассейне 1059 паровых судов и 4289 непаровых, при чем программа переписи касалась всех основных сторон и наиболее характерных черт судовой службы.

Количество и состав служащих.

Результаты ее сводятся к следующему. Общее количество служащих и распределение их по типам судов и должностям представляется в таком виде:

а) В паровом флоте.

ТИПЫ СУДОВ.	Число записанных судов.	Число записанных служащих.	В том числе в должностях:											
			Командиров, капитанов и шкипов.	Их помощников.	Лоцманов.	Штурвалъных.	Матросов.	Машинистов.	Пом. машинистов.	Масленщиков.	Кочегаров.	Приказчиков и доверенных.	Учеников и практикантов.	В проч. должностях.
Пассажирские	133	2.805	126	134	239	272	1055	132	138	236	398	45	10	20
Товаро - пассажир.	85	1.866	84	90	167	184	684	89	89	166	241	43	3	26
Товарные	14	369	15	15	41	44	113	15	19	40	53	5	1	8
Тов.-букс.-пассажир.	1	15	1	1	2	2	4	1	1	1	2	—	—	—

ТИПЫ СУДОВ.	Число записанных судов.	Число записанных служащих.	В том числе в должностях:											
			Командиров, капитанов, и шкипов.	Их помощников.	Лодчанов.	Штурвальных.	Матросов.	Машинистов.	Пом. машинистов.	Масленщиков.	Кочегаров.	Приказчиков и доверенных.	Учеников и практикантов.	В проч. должностях.
Буксиро - пассажир.	37	586	37	13	44	56	208	37	32	56	94	4	—	5
Буксирные	625	8.832	596	52	805	1017	2598	619	623	888	1589	27	10	8
Туерные	15	425	15	14	145	28	105	15	15	27	47	14	—	—
Служебные	47	399	20	—	47	38	112	46	25	33	68	—	—	10
Сверх того:														
Землечерпательниц.	4	99	4	2	7	—	49	4	7	13	13	—	—	—
Нефтекачки	93	634	—	—	—	—	311	69	21	7	102	13	—	111
Плавучие доки	2	8	—	—	—	—	4	1	—	—	1	—	—	2
Элеваторы	3	20	—	—	—	—	10	2	2	—	3	—	—	3
Итого ..	1059	16058	893	321	1497	1641	5253	1030	972	1467	2611	151	24	193

б) В непаровом флоте:

ТИПЫ СУДОВ.	Число записанных судов.	Число записанных служащих.	В том числе в должностях:				
			Шкиперов, лодчанов и старших водоливов.	Судорабочих (матросов).	Приказчиков и доверенных.	Учеников и практикантов.	В прочих должностях.
Асланки	343	893	376	514	2	—	1
Баржи	2.406	13.239	3.561	10.636	20	1	21
Барки	226	996	314	670	8	—	4
Веяны	57	1.971	92	1.856	15	—	8
Коломенки	186	576	240	335	1	—	—
Прочие типы ...	1.071	3.776	981	2.241	361	—	194
Итого	4.289	21.452	4.564	16.252	407	1	228

Из приведенных данных можно видеть, что на паровых судах 59,84% всех служащих составляли собственно судовую или, по выражению волгарей, „верхнюю“ команду (командиры, их помощники, лоцмана, штурвалыные и матросы), 37,86% входили в состав машинной или „нижней“ команды (машинисты, их помощники, масленщики и кочегары), и лишь 2,30% приходилось на долю служащих в разных других должностях, а также учеников и практикантов. На непаровых судах свыше 97% входили в состав судовых команд, и 2,96% являлись служащими в других должностях.

В среднем на одно судно приходится служащих: в паровом флоте 15 чел., в непаровом 5 чел. На паровых судах различных типов это среднее число имеет довольно сильные колебания.



Рис. 208. Волгари-судорабочие.

Так, на пассажирских пароходах оно выражается в 21 чел., на товаропассажирских в 22 чел., на товарных в 26 чел., на буксиро-пассажирских в 15 чел., на буксирных в 14 чел., на тугерных в 28 чел., и на служебных в 8,5 чел.

По сословию огромное большинство служащих, естественно, составляли крестьяне, которых из всех 37.510 зарегистрированных служащих было 33.138 чел. или 88,34% (см. рис. 208), следующей группой шли мещане — 3.452 чел. или 9,2%; остальные сословия давали незначительные цифры.

Возраст служащих очень разнообразный — от 9 до 75 лет, при чем если детей 9—11 лет было всего 3 человека (на непаровых судах), то 12-ти летних было уже 11 человек. Преобладающим был

возраст в 18—20 лет (6811 чел.), вообще же на Волге служили по преимуществу лица не старше 30 лет.

Интересны данные „по семейной преемственности“ занятий судоходством, характеризующиеся следующими цифрами: из всей массы служащих преемственную связь с судоходством, которым занимались еще родители или воспитатели служащих, имели 10.428 ч. или 27,8% общего числа; 17.491 чел. или 46,6% не имели такой связи и 9.591 чел. или 25,6% не ответили на вопрос.

По месту происхождения служащие распределялись в последовательном порядке таким образом:

МЕСТО ПРОИСХОЖДЕНИЯ (губернии).	Число всех служащих.	В том числе						На непаровых судах.
		На паровых судах в должностях:						
		Команд., капит., шкиперов и их помощников.	Лоцманов и штурвалных.	Матросов.	Машинистов, их помощников и маслящиков	Кочегаров.	В прочих должностях.	
Нижегородская губ.	9.716	284	1.114	1.605	713	799	129	5.072
Симбирская „	4.851	41	140	518	255	278	22	3.597
Вятская „	2.825	59	166	359	216	157	15	1.853
Владимирская „	2.501	72	258	358	189	121	28	1.475
Костромская „	2.485	100	297	384	220	126	18	1.340
Пермская „	2.277	103	319	334	293	116	24	1.088
Казанская „	2.214	68	82	203	266	161	10	1.424
Тамбовская „	2.135	42	205	597	132	178	46	935
Саратовская „	1.816	73	131	199	265	161	13	974
Пензенская „	1.079	5	14	166	64	72	2	756
Новгородская „	981	21	37	74	106	73	7	663
Астраханская „	945	117	53	76	266	120	12	301
Рязанская „	923	35	58	109	81	48	4	588
Ярославская „	796	72	234	132	111	57	11	179
Самарская „	491	24	4	38	93	37	6	289
Уфимская „	431	—	2	29	21	30	4	345
Тверская „	257	12	6	8	67	23	3	138

Таким образом, при происшедшем на Волге в связи с развитием пароходства известном отборе рабочей силы, во главе снабжения ею судоходных предприятий определенно встала Нижегородская

губерния, исконная поставщица квалифицированных групп судоводных служащих.

Надо при этом сказать, что приведенные цифры, относящиеся лишь к волжскому бассейну в тесном смысле этого слова, не исчерпывают всего размера судорабочей силы по названным губерниям так как, помимо Волги, жители этих губерний работали и в других речных бассейнах и, в особенности, на системах.

Главнейшими уездами, из которых по каждому было записано судовых служащих до 500 человек, являлись следующие:

У Е З Д Ы.	Число служащих в волжском басс.	В том числе на судах:		Число служащих в других бассейн.
		Паровых.	Непаровых.	
Сергачский Нижегород. губ.	2.460	875	1.585	223
Орловский Вятской „	1.568	576	992	1.298
Елатомский Тамбовской „	1.535	1.050	485	694
Макарьевский Нижегород. „	1453	849	604	—
Васильсурский „ „	1.343	464	879	—
Пермский Пермской „	1.284	742	542	—
Алатырский Симбирской „	1.201	206	995	—
Муромский Владимир. „	1.154	372	782	—
Нижегородский Нижегород. „	1.013	782	231	—
Княгининский „ „	980	413	567	443
Балахинский „ „	900	510	390	—
Ардатовский Симбирской „	842	110	732	—
Меленковский Владимир. „	802	411	391	—
Курмышский Симбирской „	760	99	661	—
Симбирский „ „	685	429	256	—
Череповецкий Новгород. „	591	208	383	2.163
Юрьевецкий Костром. „	580	299	281	—
Сенгилеевский Симбир. „	560	167	393	—
Моложский Ярославской „	514	396	118	1.427
Вольский Саратовской „	498	128	370	—
И т о г о.....	20.723	9.086	11.637	6.248

На указанные 20 уездов приходится свыше 55% всех служащих, записанных на судах волжского бассейна. Наибольшее число служащих на паровых судах дали уезды: Елатомский Тамбовской губ., Сергачский и Макарьевский Нижегородской губ., Пермский уезд и Орловский Вятской губ., а служащих на непаровых судах— уезды: Сергачский Нижегородской губ., Алатырский Симбирской, Орловский Вятской и Васильсурский Нижегородской губ.

Из волостей особенно выделялись количеством служащих на судах в волжском бассейне следующие:

	Число служащих.	Из них на судах:	
		Паровых.	Непаровых.
Слудская Пермского уезда и губернии	420	358	62
Тупинская Симбир. " " "	382	276	106
Работкинская Макарьевского уезда Нижегородской губ.	360	181	179
Кадницкая Макарьевского уезда Нижегородской губ.	356	308	48
Магинская Васильсурского уезда Нижегородской губ.	347	84	322
Бузаевская Ардатовского уезда Симбирской г.	339	17	263
Лаховская Мелекковского уезда Владимирской губ.	312	145	167
Барышско-Слободская Алатырского уезда Симбирской губ.	307	35	272
Чернорецкая Валахнинского уезда Нижегородской губ.	289	197	92
Юрьевская Сергачского уезда Нижегородской губ.	282	89	116
Подболотская Елатомского уезда Тамбовской г.	271	250	21
Дубенско-Поводимовская Алатырского уезда Симбирской губ.	252	30	222
Посадская Орловского уезда Вятской губ. ...	250	40	210

Иной порядок волостей получается по распределению служащих на одних паровых судах. В этом отношении последовательность волостей такая:

Слудская Пермского уезда и губ.....	— 358 ч.
Кадницкая Макарьевского уезда Нижегород. губ..	— 308 „
Тушинская Симбирского „ и губ.	— 276 „
Подболотская Елатомского „ Тамбовской губ.	— 250 „
Иловенская Моложского „ Ярославской „	— 199 „
Чернорецкая Балахнинского „ Нижегород. „	— 197 „
Работкинская Макарьевск. „ „ „	— 181 „
Троицкая Васильсурского „ „ „	— 157 „
Золотовская Камышинского „ Саратовской губ.	— 152 „
Ляховская Меленковского „ Владимир. „	— 145 „
Подрельская Орловского „ Вятской „	— 136 „
Юрьевская Сергачского „ Нижегород. „	— 121 „

и т. д.

Наконец, распределение судовых служащих по городам Поволжья представляется, по данным переписи, в таком виде:

Из г. Астрахани зарегистрировано....	— 422 ч.
„ „ Вольска „	— 220 „
„ „ Нижн.-Новгорода „	— 166 „
„ „ Хвалынска „	— 119 „
„ „ Казани „	— 103 „
„ „ Симбирска „	— 100 „
„ „ Саратова „	— 89 „
„ „ Самары „	— 87 „
„ „ Макарьева „	— 83 „
„ „ Балахны „	— 72 „
„ „ Твери „	— 67 „
„ „ Горбатова „	— 56 „
„ „ Енотаевска „	— 51 „

В дополнение к вышеприведенным данным переписи необходимо отметить, что главными поставщиками в Поволжье квалифицированной рабочей силы судоходства остались прежние гнезда ее: Чернопенье, Черноречье, Катунки, Кадницы, Великий Враг, Работки, Исады, Верхний и Нижний Услоны, Криуши, Золотое, Слудка (на Каме), Чеганда (на Белой), Истобенское (на Вятке), гг. Муром и Горбатов (на Оке) и ряд приокских поселений: Высоково, Карачарово, Панфилово, Базарово, Яковцево и др. — Владимирской губ. и сс. Избылец, Сосновка, Желнино и др. — Нижегородской губ.

Продолжительность службы. Продолжительность службы зарегистрированных переписью лиц, как общая, так и по должностям, характеризуется следующими цифрами:

а) В паровом флоте.

Продолжительность службы.	Число всех служащих.	В том числе в должностях:											
		Командиров, капитанов и шкиперов.	Их помощников.	Лодманов.	Штурвальных.	Матросов.	Машинистов.	Помощников машинистов.	Масленщиков.	Кочегаров.	Приказчиков и доверенных.	Учеников и практикантов.	В проч. должностях.
1 год	1.863	3	8	6	13	1.018	13	36	185	529	31	12	9
2 „	1.677	3	17	5	48	861	16	33	201	457	17	8	11
3 „	1.314	1	15	7	72	669	17	51	147	310	14	1	10
4 „	1.039	7	9	12	114	453	14	52	153	200	13	—	12
5 „	1.128	9	23	16	163	449	35	82	152	176	10	—	13
6 „	944	11	22	28	179	336	39	58	126	126	5	1	13
7 „	733	13	19	29	133	238	24	68	96	102	9	—	2
8 „	776	16	27	52	157	225	31	84	65	98	11	—	10
9 „	460	14	25	33	93	116	31	40	47	47	4	—	10
10 „	830	43	36	72	156	188	69	78	78	88	10	—	12
Итого от 1 до 10 л.	10.764	120	201	260	1.128	4.553	289	582	1.250	2.133	124	22	102
„ „ 11 „ 20 „	3.483	395	87	697	433	561	428	322	169	313	17	—	61
„ „ 21 „ 30 „	1.256	240	18	373	56	108	233	55	30	117	6	—	20
Свыше 30.....	425	136	10	142	8	14	76	8	3	18	1	—	9
Без означ. срока.	130	7	5	25	16	17	4	5	15	30	3	2	1
Всего	16.058	898	321	1.497	1.641	5.253	1.030	972	1.467	2.611	151	24	193

б) В непаровом флоте.

Продолжительность службы.	Число всех служащих.	В том числе в должностях:				
		Шкиперов, лопманов и старших водоливов.	Судорабочих (матросов).	Приказчиков и доверенных.	Учеников и практикантов.	В прочих должностях.
1 год	4.462	102	4.286	40	1	38
2 „	2.538	105	2.373	38	—	22
3 „	1.774	159	1.561	34	—	20
4 „	1.292	175	1.082	18	—	17
5 „	1.450	218	1.184	26	—	22
6 „	813	134	609	14	—	56
7 „	690	135	528	12	—	15
8 „	651	160	468	18	—	5
9 „	301	88	201	11	—	1
10 „	1.239	360	851	20	—	8
Итого от 1 до 10 лет	15.210	1.636	13.143	231	1	199
„ „ 11 „ 20 „	3.637	1.700	1.807	116	—	14
„ „ 21 „ 30 „	1.406	806	558	37	—	5
„ „ выше 30 лет	505	360	128	14	—	3
Без означения срока	694	62	616	9	—	7
Всего	21.452	4.564	16.252	407	1	228

Данные приведенных таблиц показывают, что ровно половина судорабочих (18.537 челов. или 49,4% общего числа) состоит на судовой службе не более 5 лет, и из них довольно значительную часть (6.325 челов. или 16,8%) составляют лица, служащие первый год. Особенно велика группа молодых по службе рабочих в непаровом флоте, где лица, служащие до 5 лет, составляют 53,68%, а служащие первый год—20,8%. Вполне естественным является то обстоятельство, что ответственные работники—командиры, машинисты, лопмана имеют значительно повышенную продолжительность службы, чем остальные группы, и разница эта тем больше, чем выше квалификация группы.

Между прочим, при детальном рассмотрении цифр переписи о продолжительности службы по отдельным годам обращает на себя внимание любопытное явление, что в волжском бассейне судовая

служба заметно граничится пятилетиями. Уже и в нашей сводке можно видеть, что 5-й и 10-й годы службы выделяются из соседних цифр, и такое выделение регулярно сохраняется по пятилетиям во все последующие годы. Чем объяснить такое явление, неизвестно.

Нулевой культурный уровень.

Что предоставляла из себя в общем масса судовых служащих в смысле соответствия тем требованиям, какие приходилось к ним предъявлять в связи с все возрастающим развитием судоходства, увеличением и совершенствованием самых судов и усложнением их действующих механизмов? К сожалению, дать вполне положительный ответ на этот вопрос невозможно. Еще в 1878 г. известный статистик, публицист и общественный деятель Н. Ф. Анненский на „центральной съезде представителей пароходных предприятий и судового промысла“ в Петербурге говорил по этому поводу в своем докладе „О мерах для улучшения быта служащих и судорабочих речного флота“ следующее: „Жалобы на неудовлетворительность судового персонала слышатся очень часто, и им нельзя отказать в значительной доле справедливости. Существенные недостатки находятся и в высшем разряде служащих, исправляющих обязанности до известной степени технические и специальные, и в низшем разряде собственно судорабочих. Указывают на недостаточную подготовленность служащих, на часто небрежное отношение их к делу и на крайнюю затруднительность для судозвездов подыскать для занятия специальных должностей достаточное число таких лиц, которые хотя сколько-нибудь удовлетворяли бы необходимым требованиям. Жалобы на неудовлетворительность судорабочих еще сильнее. Они встречались в весьма определенных формах, между прочим, и в заявлениях, сделанных на некоторых местных съездах представителей судового промысла...“¹⁾

Подтверждением сказанному могут служить и данные об образовательном цензе волжских судовых служащих, представляющиеся, по переписи 1901 г., в таком виде: (см. стр. 765 и 766).

Рассматривая приведенные таблицы по отдельности, можно видеть, что из служащих на паровых судах, где культурный уровень, вообще, выше, чем на непаровых, 590 человек или 3,7% от общего числа обучались в специальных учебных заведениях; 7.149 человек или 46,2% в различных общеобразовательных учебных заведениях; 7.675 человек или 47,8% не обучались ни в каких учебных заведениях, и из них 3.442 человека или 21,4% все же грамотных, а 4.233 человека или 26,4% совсем неграмотных, и 374 человека или 2,3% не указали своего образования. В непаровом флоте обучавшихся в специальных учебных заведениях всего 18 человек или 0,1% от общего числа, обучавшихся в общеобразовательных заведениях 6.211 человек или 28,9%, не бывших в учебных заведениях 13.666 человек или 63,7%,—из них 4.381 человек или 20,4% грамотных, и 9.285 человек или 43,3% неграмотных,—и 1.557 человек или 7,3% не указавших своего образования.

Общий процент неграмотных в обеих группах флота выражается в 36%, составляя таким образом больше трети всего числа служащих, при чем 5 слишком процентов состава еще не указали своего образовательного ценза. По отдельным категориям служащих процент

¹⁾ „Материалы, относящиеся к бывшему в С.-Петербурге, в апреле 1878 г., центральному съезду представителей парох. предприятий и судового промысла“ (СПБ. 1878 г.), прилож. III, стр. 2—3.

а) На паровых судах.

Должности служащих.	Число всех служащих.	В т о м ч и с л е:														
		Получивших специ- альное образование.						Не получивших специальн. образования (по должности).								
		В военно-морских учебных заведениях.	В школах торгового мореплавания.	В речных училищах.	В технических учебных заведениях — средних и низших.	В низших ремесленных учебных заведениях.	Обучавшихся в высших учебн. заведениях.	Обучавшихся в средних учебных заведениях.	Обучавшихся в высш. шк. учебн. заведениях.			Г р а м о т н ы х.	В том числе обуч. грам. на воен. службе.	Не грамотных.	Без указания образования.	
									а.	б.	в.					
							Окон. курс.									
							В городских и уездн. учил.	В начальных школах.		Не окончивших курса в учеб- ных заведениях.						
Командиры, капита- ны, шкипера и багермейстеры.	898	1	82	41	—	—	1	15	40	217	189	251	8	60	1	
Помощники их....	321	—	76	117	—	—	14	25	47	13	22	—	4	3		
Лоцман и боцма- ны.....	1.497	—	3	7	—	—	1	7	295	276	513	17	372	23		
Штурвальные, ру- левые.....	1.641	—	4	10	1	—	2	9	468	372	406	26	339	30		
Матросы и намет- чики.....	5.253	—	5	1	—	—	—	6	924	1.143	944	44	2.075	155		
Машинисты.....	1.030	1	2	3	59	37	16	66	291	254	247	3	49	5		
Помощники маши- нистов.....	972	6	2	—	17	32	2	52	296	233	209	10	113	10		
Масленщики.....	1.467	—	2	—	14	21	9	29	439	396	314	13	215	28		
Кочегары.....	2.611	—	5	—	—	7	—	15	446	591	466	35	966	115		
Приказчики и до- веренные.....	151	—	—	10	—	2	4	21	73	27	14	13	—	—		
Ученики и практи- канты.....	24	—	1	17	1	1	—	—	2	1	—	—	—	—		
В проч. должно- стях.....	193	—	—	—	—	2	—	2	33	56	56	6	40	4		
Итого.....	16.058	8	182	206	92	102	1	64	272	3.531	3.551	3.442	175	4.233	374	

б) На непаровых судах.

Должности служащих.	Число всех служащих.	В том числе:													
		Получивших специальное образование.					Не получивших специального образования (по должности).								
		В военно-морских учебных заведениях.	В школах торгового мореплавания.	В речных училищах.	В технических учебных заведениях—средних и высших.	В высших ремесленных учебных заведениях.	Обучавшихся в высших учебн. заведениях.	Обучавшихся в средних учебн. заведениях.	Обучавшихся в низших учебных заведениях.			Грамотных.	В том числе обуч. грамото на воен. службе.	Неграмотных.	Без указания образования.
									а.	б.	в.				
Окон. курс.		В городских и уездн. учил.		В начальных школах.		Не окончивших курса в учебных заведениях.									
Шкипера, лоцмана, старшие водоливы и штурвалыные.....	4.564	—	—	—	—	—	—	8	691	892	1.625	69	1.189	159	
Судорабочие (матросы).....	16.252	1	—	—	2	2	28	1.854	2 301	2.628	218	8.044	1.392		
Приказчики и доверенные.....	407	3	2	8	1	1	230	66	115	100	72	4	5	2	
Ученики и практиканты.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
В проч. должностях.....	228	—	—	—	—	—	—	15	42	65	56	3	46	4	
Итого.....	21.452	3	3	8	1	3	232	117	2 702	3.358	4.381	294	9.285	1.557	
А всего.....	37.510	11	185	214	93	105	3 96	389	6.233	6.909	7.823	469	13518	1.931	

неграмотных, сильно колеблется—от 1,2% у помощников командиров (не считая приказчиков и учеников-практикантов, среди которых неграмотных нет совсем) и до 47% у матросов, но даже и в самых высших категориях—командиров и машинистов паровых судов—он достаточно высок, выражаясь у первых в 6,8 и у вторых в 4,75.

Такое положение,—по существу не допустимое ни в какой культурной стране,—естественно объяснялось как общей низостью нашего культурного развития, так, в частности, и почти полным отсутствием у нас до самого последнего времени специальных учебных заведений для подготовки квалифицированных работников речного судоходства. Недостаток последних был так велик, что, как мы уже отмечали выше, в первые годы по возникновении у нас парохозяйства командиров приходилось брать из иностранцев, а затем из командного состава военного флота. С быстрым развитием парохозяйства

дела этих групп оказалось, конечно, недостаточно, не говоря уж о том, что и их подготовка к работе на Волге, как тоже указывалось нами в своем месте, была далеко не достаточна. Волей неволей приходилось искать командиров в своей среде, и они в конце концов нашлись среди наиболее старых и опытных работников судостроения—лоцманов и штурвальных, в большинстве вышедших из простых матросов. Сначала как единичные случаи, это „выдвиженчество“ получило особенное развитие со вступлением в состав судовладельцев крестьян с их „плавающими самоварами“, для которых были совершенно непосильны дорогие командиры-иностранцы или моряки. В результате получилось то, что с течением времени огромное большинство волжских командиров, в особенности на буксирных пароходах, оказалось из „практиков“, не имевших не только специального, но нередко и никакого образования.

Любопытные данные о прохождении волжскими командирами и их помощниками службы собраны той же переписью 1901 г. и сводятся к следующим цифрам:

	Число командиров, показавших прохождение службы в разн. должн.	Среднее число лет службы одного командира.					
		Вообще на речных судах.	В том числе в должностях:				
			Командира.	Пом. командира.	Лопмана.	Штурвального.	Матроса.	В проч. должностях.
а) Командиры	804	21,1	10,2	—	—	—	—
Из них проходили должности:							
1. Исключительно командира	44	15,9	15,9	—	—	—	—
2. Командира и пом. командира	88	18,3	11,1	7,2	—	—	—
3. Командира, пом. командира и матроса.	15	19,8	9,3	6,4	—	4,1	—
4. Командира, пом. командира, лопмана, штурвального и матроса.....	22	18,3	8,6	2,7	3,3	2,2	1,5
5. Командира и лопмана.....	38	20,7	11,3	—	9,4	—	—
6. Командира, лопмана и штурвального..	122	22,5	10,1	—	7,8	4,6	—
7. Командира, лопмана, штурвального и матроса.....	176	25,3	9,5	—	8,0	4,5	3,3
8. Командира, лопмана и матроса.....	22	23,0	10,3	—	8,2	—	4,5
9. Командира и штурвального	29	13,4	8,9	—	—	4,5	—
10. Командира, штурвального и матроса...	81	17,1	8,2	—	—	5,7	3,2
11. Командира и разные должности.....	167 ¹⁾	22,0	10,3	3,5	2,4	1,8	0,9
б) Помощники командиров	283	10,5	—	6,2	—	—	—
Из них проходили должности:							
1. Исключительно пом. командира.....	50	9,8	—	9,8	—	—	—
2. Пом. командира, штурвального и матроса.....	27	9,8	—	4,6	—	1,2	2,0
3. Пом. командира и матроса.. ..	14	9,9	—	4,8	—	—	5,1
4. Пом. командира и разные должности..	192 ²⁾	10,8	—	5,7	0,9	1,0	0,8

1) Из них 102 чел. проходили должность помощника командира, 52—лоцмана, 64—штурвального, 36—матроса и, сверх того, 52 чел.—приказчика (контрощика, касира) и 24—практиканта.

2) Из них 31 чел. проходили должность лопмана, 52—штурвального, 40—матроса и, сверх того, 59 чел.—приказчика и 76—практиканта.

Из приведенных цифр можно видеть, что целых 43,8% всех зарегистрированных переписью командиров, давших показание о прохождении своей службы, начали ее с матросов, и только 10,9% с помощников командира, а 5,5% поступили прямо в командиры. Можно с полной уверенностью сказать, что только эти две последние указанные группы дали состав с более или менее достаточной теоретической подготовкой, полученной в какой-нибудь специальной школе. Из помощников командиров 27,2% всего давшего показания состава (правда, очень немногочисленного) начали службу с матроса и 17,7% поступили прямо в помощники,—надо думать, окончив речное училище или школу торгового мореплавания.

Можно ли удивляться при таких условиях, что, как мы видели в предыдущей таблице (о распределении служащих по образованию), из всех 898 зарегистрированных переписью командиров только 124 человека или 13,8% получили специальное образование (и то в огромном большинстве в морских школах), 16 человек обучались в общеобразовательных учебных заведениях (15 чел. в средних и 1 в высшем), 446 человек или 49,6% учились только в низших школах, при чем 189 человек не кончили курса и этих школ, а 311 человек или 34,6% совсем не учились в учебных заведениях, и из них 60 человек—неграмотных?

Ненормальность и неудобства такого положения были настолько велики и очевидны, что в 1898 г. съезд русских судоходных деятелей поднял вопрос о желательности установления в законодательном порядке для лиц командного состава на речных паровых судах обязательного образовательного ценза, который съезд определял не ниже курса речного училища. Независимо от того съезд признавал необходимым и ценз практический: при назначении на должность помощника командира—совершение плавания в продолжение двух навигаций в звании практиканта или в должностях матроса, штурманского, рулевого или лоцмана и при назначении на должность командира—совершение плавания не менее трех навигаций в должностях помощника командира на пассажирских пароходах или лоцмана на буксирных.

Реальных результатов постановление съезда не имело по простой причине—отсутствия у нас достаточного количества лиц, располагавших необходимым цензом.

Вторично вопрос об обязательности образовательного ценза для командного состава речных судов возник в 1912 г. на IV очередном съезде судовладельцев волжского бассейна. Не придя по этому поводу к единодушному решению, съезд нашел желательным для выяснения вопроса произвести анкетный опрос самих ближайшим образом заинтересованных лиц—командиров, машинистов и их помощников, плавающих на паровых судах волжского бассейна. Однако и эта мера не помогла решению вопроса,—картина мнений непосредственных работников получилась очень пестрая: отвечавшие поделились на целый ряд групп, из коих каждая выработала на вопрос свои собственные взгляды, отстаивала свои собственные позиции и аргументировала по преимуществу с точки зрения тех условий, под влиянием которых создавалась сама,—лица с образовательным цензом его и отстаивали, лица без такового ценза говорили о преимуществах „практики“.

Интересно отметить, что значительно более единодушными и определенными получились ответы машинистов, которые больше, чем обе другие группы опрошенных служащих (командиры и их

помощники) признавали или обязательную необходимость, или по крайней мере полную желательность образовательного ценза, обычно определяя и самый размер его—не ниже курса ремесленно-механических и низших технических училищ.

Это обстоятельство естественно объяснялось самым составом машинистов на волжских паровых судах.

Машинисты обычно проходили свою карьеру на Волге таким образом: мальчик 12—14 лет поступал на какой-либо механический завод, где сначала работал бесплатно, затем начинал получать ничтожное жалованье и, наконец, делался слесарем. Лет 19-ти от роду, будучи порядочным работником, он мог уже поступить масленщиком на пароход. В этой должности способный молодой человек в большинстве случаев оставался не более одной навигации, после чего получал место помощника машиниста. Сколько лет он оставался помощником, зависело от многих причин и прежде всего от его собственного отношения к делу и поведения, которому придавалось на Волге очень большое значение: некоторые навсегда отставались в помощниках, другие, более способные и ловкие, достигали сравнительно довольно скоро звания машиниста. Из лиц, давших ответы на анкету, только 12% имели специальную школьную подготовку (ремесленно-механические училища, военно-флотская школа и пр.), и около 17% получили общее образование не ниже курса городского училища,—остальные окончили начальную школу или совсем нигде не учились.

Конкретные данные переписи 1901 г. рисуют прохождение службы машинистами и их помощниками таким образом:

	Число машинистов, по казавших прохождение службы в разн. должн.	Среднее число лет службы одного машиниста.					
		Вообще на речных судах.	В том числе в должностях:				
			Машиниста.	Пом. машиниста.	Масленщика.	Кочегара.	В проч. должностях.
а) Машинисты.....	942	16,7	10,1	—	—	—	—
Из них проходили должности:							
1. Исключительно машиниста.....	151	12,3	12,3	—	—	—	—
2. Машиниста и пом. машиниста....	273	17,6	11,8	5,8	—	—	—
3. Машиниста, пом. машиниста и масленщика.....	374	17,9	9,2	5,6	3,1	—	—
4. Машиниста, пом. машиниста и кочегара.....	16	15,2	7,2	4,8	—	3,2	—
5. Машиниста, пом. машиниста, масленщика и кочегара.....	69	17,3	6,4	4,7	3,6	2,6	—
6. Машиниста и разн. должности....	59 ¹⁾	15,3	8,2	2,0	2,7	0,9	1,5

¹⁾ Из них 18 чел. проходили должность помощника машиниста, 21 чел.—масленщика и 11 чел.—кочегара.

	Число машинистов, по- казавших прохождение службы в разн. должн.	Среднее число лет службы одного машиниста.					
		Вообще на реч- ных судах.	В том числе в должностях:				
			Машиниста.	Пом. машини- ста.	Масленщика.	Кочегара.	В проч. дол- жностях.
б) Помощники машинистов....	853	10,1	—	5,5	—	—	—
Из них проходили должности:							
1. Исключительно пом. машиниста..	186	7,0	—	7,0	—	—	—
2. Пом. машиниста и масленщика..	408	10,5	—	5,5	5,0	—	—
3. Пом. машиниста и кочегара.....	42	7,9	—	4,0	—	3,9	—
4. Пом. машиниста, масленщика и кочегара.....	180	12,2	—	4,6	4,3	3,3	—
5. Помощника машиниста и разные должности.....	37 ¹⁾	13,0	—	5,0	2,4	1,6	4,0

Приведенные цифры свидетельствуют, что из волжских судовых машинистов свыше 10% общего состава начали свою службу с должности кочегаров, 40%—с масленщиков, 29%—с помощников машиниста и только 16% поступили прямо в машинисты; из помощников машинистов 27,7% начали с кочегаров, 47,8%—с масленщиков, и 21,8% поступили прямо в помощники.

Имея дело с сложными машинами, при быстро развивавшейся технике, машинисты-практики особенно сильно чувствовали недостаток своего теоретического образования, который до известной степени мог пополняться только усиленными самостоятельными занятиями, действительно и практиковавшимися у волжских работников очень широко. Председатель нижегородского отделения б. императорского технического общества инж. В. Н. Гутовский, произведший в 1896 г. частичное обследование машинных команд на пароходах более крупных волжских фирм, говорит, что волжский „пароходный машинист усердно старается пополнить недостаток своих знаний самообразованием: у многих можно встретить дорогие книги, часто даже не соответствующие по содержанию технической подготовке читателей. Это нередко развивает излишнюю самонадеянность, но в общем положительные качества преобладают над отрицательными,—ни железнодорожные, ни фабричные машинисты не стоят на такой ступени, на какой пароходные“ ²⁾.

Значительно хуже обстояло дело с грамотностью и, вообще, культурным развитием ниже стоящих групп судовых команд, начиная и с тех, которые являлись своего рода подготовительной школой для командиров и машинистов, т. е. лоцманов и масленщиков.

¹⁾ Из них 17 чел. проходили должность масленщика и 14 чел.—кочегара.

²⁾ „Труды нижегородского отделения технич. о-ва“ за 1901 г. и „Нижегор. Листок“ за тот же год.

Звание лоцмана приобреталось исключительно практикой. Обыкновенно более расторопный и толковый матрос назначался в помощь лоцману штурвальным, в каковой должности и состоял в течение ряда лет, постепенно изучая плес во всех его деталях и усваивая все знания и умения, необходимые для занятия должности лоцмана,—в редких случаях это бывало раньше 6—8 лет. В зависимости от работы на той или иной реке в волжском бассейне различались лоцманы волжские, камские, бельские, вятские, окские, сурские и т. д.

В свою очередь волжские лоцманы разделялись на три группы: а) верховых, знавших плес от Твери до Рыбинска; б) среднего плеса, работавших от Рыбинска до устья Камы, а позднее—обычно до Нижнего-Новгорода, и в) низовые или иначе—астраханские, знавшие плес от Нижнего до Астрахани, а иногда и до 9-футового рейда. Кроме того, некоторая часть лоцманов, не попадавших летом на постоянную службу, составляла особую группу так называемых „дистаночных“ лоцманов, обслуживавших отдельные суда на известных, сравнительно небольших расстояниях по случаю, напр., болезни постоянного лоцмана судна, значительного изменения фарватера реки в связи с внезапно наступившим мелководьем и т. д. Наконец, отдельную группу составляли лоцманы сплавных судов, особенно таких, как огромные беляны. Эти лоцманы ценились наиболее высоко и являлись на своих судах полными распорядителями, как командиры на пароходах.

Большинство волжских верховых и окских лоцманов были из крестьян Костромской и Нижегородской губерний (с.с. Чернопенье, Черноречье, Кадницы и др.), а многие окские, кроме того, и из прежних „ягуток“ Тамбовской губ. Среднеплесных и низовых лоцманов давала главным образом Нижегородская губ., а также с.с. Криуши и Золотое; камских—с.с. Слудка, Усть-Гарево, Орел Пермской губ. и Котловка Вяткой губ.; бельских—с.с. Чеганда, Колесниково и др.; вятских—Истобенское; цинских и мокшанских—разные села Муромского уезда Владимирской губ.; ветлужских—с. Коротни; сурских—Промзино.

Процент неграмотных среди лоцманов составлял, по данным переписи 1901 г., 25,75, несколько колеблясь на паровых и непаровых судах (на первых—24,85 и на вторых—26%).

Масленщики, состав которых, как уже сказано выше, набирался обычно из молодых рабочих механических заводов Поволжья, имели в своей среде неграмотных 14,6%.

Серая матросская масса, безграмотная наполовину еще в 1901 г., вообще, не могла похвалиться особыми достоинствами,—даже команды больших товаро-пассажирских пароходов крупных волжских фирм долгое время по возникновении пароходства оставляли желать много лучшего. „С какими матросами, штурвальными, лоцманами приходится нам иметь дело,—писал в одной из поволжских газет еще в 90 гг. штурман дальнего плавания Шеффель, служивший 23 года на Волге, в том числе 18 лет в должности командира на пароходе „Ниагара“,—знает каждый, хотя один раз в жизни сделавший рейс от Астрахани, положим, до Нижнего. Это—по большей части, если не исключительно, крестьяне, редко грамотные, не имеющие, само собой разумеется, никакого представления о дисциплине. Очень редко среди них встречаются люди, которые сознательно бы относились к порученному им делу, сколько ни старайся капитан приучить их к тому. В силу этого главным образом обстоятельства

менять их приходится очень часто, а за пьянство, лень и даже воровство—десятки раз... Штрафовать—значит совсем его расчитать, потому что он этого немедленно требует и, вообще, из-за каждого пустяка „на любой промежуточной пристани бросает пароход, не справляясь, есть ли человек, который бы заменил его. Наказания за самовольный уход матросов с судна, когда вздумается, не существует, а нового нанять можно только в Нижнем или Астрахани... Брать на компанейские суда отставных моряков?—Я пробовал это делать и, признаюсь, больше не рискну: такой матрос хорош только там, где существует узаконенный устав. У нас он является «баринном», прекрасно зная, что я, командир, руководжусь правилами, ничего общего не имеющими с морскими уставами, карающими матроса за каждую попытку нарушить дисциплину. Что же делать нам, командирам, с такою командою в случае несчастий, как пожар, например? Мы, скажу откровенно, в таких печальных случаях находимся в самом плачевном положении. Рассчитывать в случае пожара, что команда будет на своих местах, почти невозможно: она разбежится, кто куда, спасая свои пожитки и себя, а до остального ей ровно никакого дела нет... Что матросы в несчастных случаях заботятся о себе и только о себе, прекрасным доказательством служит показание свидетеля, полковника Ладыженского (суд. дело по поводу пожара на парох. Альфонс Зевеке), что матросы не только сами спаслись, но спасли и все свои пожитки, хранящиеся, как известно, в трюмных матросских каютах...¹⁾

Надо однако сказать, что приведенный отзыв военного капитана (хотя, как указано выше, и далеко не одинокий) нуждается в существенном коррективе. Если состав команд далеко не всегда был на высоте своего положения, то, помимо общей недостаточной высоты культурного развития наших масс в дореволюционное время, к тому были и особые причины в самых условиях судовой работы и практики. Мы остановимся на этом более подробно, имея в виду приводимыми ниже фактами очертить кстати и бытовые условия судовой службы.

Условия труда и жизни судорабочих.

Труд на судах при поверхностном взгляде на него мог показаться легче многих других отраслей рабочей деятельности, и со стороны можно было, пожалуй, позавидовать судорабочему, если сравнить его положение, напр., с углекопом и даже с служащим фабрики или завода. Но это—только по первому и мало внимательному взгляду. На самом деле труд судорабочего был далеко не из легких. Начать с того, что в течение всей навигации (а она продолжается на Волге, вообще, до 200 дней) служащие на судах не знали никаких праздников и, следовательно, не имели целодневных отдыхов, а между тем работа их требовала постоянного напряжения—и мускульного, и еще более нервного. Верхняя команда работала,—всегда спешно и напряженно,—в большинстве случаев под открытым небом, не считаясь ни с какой погодой: и под палящими лучами летнего солнца, и под холодным, пронизывающим осенним дождем, не разбирая ни дня, ни ночи и иногда по несколько раз прерывая короткие часы своего сна, чтобы выполнять тяжелые работы по погрузке и выгрузке судна на попутных пристанях.

Еще хуже бывало при всяких осложнениях в пути, вроде постановки судна на мель, что в межень бывало обычным явлением.

¹⁾ Ж. „Русское Судоходство“ за 1894 г., № 148, стр. 96—97.

Тут уж совсем не приходилось считаться со временем. Не редкость, а почти обычное явление,—писали машинисты общества „Самолет“ съезду судоходных деятелей, созванному в Нижнем-Новгороде б. императорским обществом судоходства в декабре 1903 г., в своем докладе „о нуждах судоходных служащих“,—что им приходится не спать не только сутки, но иногда и более. Ради экономии на многих судах штаты служащих недостаточны и для отправления текущих дел, и, вот, достаточно самого незначительного нарушения правильного хода заведенной машины, чтобы нормальный труд становился уже непосильным¹⁾.

При этом на буксирных пароходах и баржах обычно работали в одну смену, начиная свой день в 3½—4 часа утра и заканчивая в 10—11 часов вечера. Кроме того, ночами не только во время хода судна, но даже на стоянках, приходилось поочередно нести ночную вахту.

Нижняя, машинная команда работала, правда, в закрытом помещении, но этим помещением был трюм судна, лишенный достаточного дневного освещения, полный вредных выделений от машины и котловых топок, с адской жарой последних, губительной для здоровья рабочих. Масленщики же, кроме того, при малейшей неосторожности рисковали быть искалеченными шатуном или поршнем машины, на полном ходу которой приходилось подливать масло в различные части механизма. Не надо забывать, что, как отмечено выше, масленщики не редко были подростки, не всегда и достаточно опытные в работе, которая (бывали случаи) являлась для них даже непосильной.

Небезызвестный некогда на Волге капитан Одинцов, игравший немалую роль в ее судоходном надзоре, особо отмечал в докладе съезду русских деятелей по водным путям 1895 г. вопиющие случаи злоупотреблений „работой малолетних, даже в таких ответственных должностях, как кочегары при нефтяном отоплении“: „у нас таких (случаев) не мало,—говорит он,—мне, например, случилось опрашивать в качестве свидетеля мальчика 14 лет, который служит кочегаром пятый год и которому приходится держать самостоятельную вахту по целым ночам не только на ходу, когда есть надзор старших, но и на стойке, когда он поддерживает пары. К счастью, что до сих пор на этом судне не случилось взрыва, как на барказе «Миша», где вахтил тоже мальчик-кочегар, убитый на месте“²⁾.

Договором найма судорабочих служила обычно „расчетная книжка“, выдаваемая каждому служащему в день явки его на работу. „С момента получения расчетной книжки,—говорит один из исследователей волжского судоходства,—рабочий лишается какой бы то ни было самостоятельности. Он встает, работает, ест, отдыхает по печатным правилам, всякое нарушение которых влечет за собой штрафы, а в более серьезных случаях — полный остракизм без расчета“³⁾.

„Правила службы“, фигурировавшие в расчетных книжках, в конце концов вылились в довольно однообразную форму, которая сводилась в общем к следующему:

1) „Труды“ съезда, стр. 342.

2) Капитан А. Одинцов: „О средствах улучшения состава речных служащих и материального их положения“.—В „Трудах съезда русс. деятелей по водяным путям 1895 г.“ и в отдельном издании (Казань, 1895 г.), стр. 13.

3) Е. А. Бондаренко: „Нужды волжского судоходства“. (ж. „Русское Судоходство“ 1900 г., № 222—223, стр. 93).

„Нанявшийся обязан исполнять свои обязанности с усердием и знанием дела“ и беспрекословно повиноваться всем распоряжениям „доверенных и старших по службе лиц“, „вести себя честно и трезво“; „ни под каким предлогом не отлучаться самовольно с места службы“ и не отказываться от службы раньше окончания срока найма; „в случае экстренных работ при судах во время паузков, грузки, перегрузки, отлива воды, нагрузки дров, переводки судов“ и тем более аварий, пожаров и других несчастных происшествий не только на том судне, на котором нанявшийся состоит на службе, но и на других судах предприятия „и буксируемых его парходами посторонних судах“ (а по некоторым предприятиям „и все работы, какие потребуются на пристанях“), безоговорочно выполнять всякую работу и „во всякое время дня и ночи“, „хотя бы работа понадобилась и во время отдыха“; „не выражать претензий“ на перевод с одного судна на другое; по окончании последнего рейса судна „исполнять все работы по постановке судна на зимовку, по выгрузке, очистке, укреплению судна цепями и снастями к берегу, устройству зимних мостков на берег, уборке припасов и принятию мер предосторожности от ледохода“, после чего только и производится окончательный расчет по найму.

В ряде правил включались особые пункты об обязанностях лоцманов и в особенности водоливов, на которых возлагалась полная ответственность за сохранность груза под обеспечением их жалованьем и „всем достоянием“.

Наконец, в правилах крупных пассажирских предприятий (как, напр., о-ва „Самолет“) были требования „хорошего поведения и вежливого обхождения с пассажирами“ и „строгое воспрещение возить на парходах всякого рода продукты и другие товары“, при чем виновные в нарушении последнего правила подвергались высшей мере наказания—увольнению от службы „с вычетом месячного жалованья“.

Другие меры взыскания „за нарушение правил, грубость, пьянство, нерадение, самовольство и проч.“ сводились главным образом к денежным штрафам, размер которых в большинстве случаев определялся от 1 руб. и даже 50 коп. до 3 руб., но в некоторых предприятиях доходил „до половины месячного содержания“. Крайней мерой было увольнение от службы, при чем наниматель нередко очень свободно развязывал себе руки, вводя в правила особый пункт, что его „доверенные лица имеют право по своему усмотрению во всякое время уволить служащего, произведя расчет по день увольнения“¹⁾.

В очень редких случаях в правилах оговаривались, кроме оплаты найма, и некоторые обязанности нанимателя, как, например, обязанность лечения заболевших служащих за счет предприятия в течение известного времени („не более трех месяцев, с сохранением содержания в половинном размере месячного жалованья“) или страхования от несчастных случаев в различных страховых обществах.

При всех указанных, по существу чисто каменных условиях найма, судовые служащие и рабочие, за исключением лишь немногих ответственных групп, не пользовались на службе никакими жизненными удобствами, начиная с своего размещения на судне. Квартирные условия низших разрядов парходных команд—матросов и

¹⁾ Многочисленные „Правила службы“ различных парходных предприятий—и буксирных, и пассажирских.

кочегаров, если и могли быть признаны сносными, то только на крупных пассажирских пароходах, в большинстве же случаев, особенно на буксирных пароходах, они были положительно невозможны.

На упомянутый выше съезд судоходных деятелей 1903 г. в Нижнем-Новгороде отделением императорского общества судоходства был представлен особый доклад „о помещениях команды на буксирных пароходах“, в котором эти помещения описывались таким образом:

„Как известно, в среднем, на буксирный пароход приходится 15—16 человек команды. Низшая команда помещается в трюме парохода: матросы в носовой, а кочегары в кормовой части. И те, и другие помещения отличаются многими неудобствами—неуютностью и негигиеничностью. Начать с того, что входы в эти помещения люки бывают иногда, без всякой необходимости, чрезвычайно узки: через них с трудом можно пролезть; эти люки закрываются наглухо тяжелой крышкой, лишая света и воздуха находящихся в помещении людей; самый люк располагается иногда весьма близко к борту, благодаря чему бывали случаи падения за борт—именно машинной команды. Если спуститься в эти помещения, то свежему человеку они покажутся скорее каким-то погребом, пещерой, ямой, но только не жильем. Теснота такая, что иногда стола поставить негде; люди спят, скорчившись, не имея возможности распрямить усталые члены, так как нет места, чтобы вытянуться на всей койке. По свидетельству санитарных врачей, встречаются койки в 4 фута, которые годятся разве только для малолетних, а не для взрослых,—каково же на этих койках спать взрослым! Иному матросу приходится спать в самом пьжугу—в том «мертвом» углу, где нет никакого движения воздуха, где грязь и пыль скопляются невозбранно всю навигацию, так как вычистить и вымыть этот угол весьма затруднительно. Тут же, в этом помещении, иногда лежат якорные цепи, веревки, канаты, имущество команды и проч. Вследствие тесноты, воздуха приходится на каждого человека очень мало, да и этот-то воздух очень плох и вреден, загрязняясь людскими испарениями и присутствием под сланью грязной воды. В эту воду попадают через щели слани частички пищи, пыли и проч., вследствие чего вода загнивает, образуя болото и наполняя сыростью и вредными испарениями все помещение. К этому прибавляется еще запах от грязной одежды: каждому известно, как пахнут крестьянские шубы, поддевки и проч., даже на расстоянии. Благодаря тому, что в помещении всегда находятся люди, так как половина команды на вахте, а другая спит, помещение, так сказать, не отдыхает, воздух не успевает очиститься и замениться свежим. Эта замена испорченного воздуха свежим происходит весьма медленно, вследствие недостатка вентиляции: в этих помещениях не только не бывает вентиляторов, но иногда не бывает даже окон, благодаря чему воздух стоит почти неподвижно. Помещение кочегаров еще хуже и по устройству, и по содержанию: одежда машинной команды пропитывается мазутом, которым загрязняются койки и стены, и который в конец уже портит и без того испорченный воздух. Между тем, машинная команда всю работу несет в машинном и кочегарном отделениях—в помещениях темных, с воздухом, испорченным до крайней степени. И вот, проработав в таком помещении, она идет отдыхать, быть может, еще в худших условиях. Если (же) жилое помещение не отапливается, то в машину перебираются в холодное время

несколько человек из команды, сюда же приходит «отлежаться» и и заболевший матрос...¹⁾).

Нельзя не подчеркнуть, что приведенное, совершенно недопустимое размещение людей не вызывалось даже и особой необходимостью, так как на буксирных пароходах в большинстве случаев хватало бы места для устройства более или менее спальных кают для команд и на палубе (хотя бы типа „казенок“ непаровых судов). Санитарные врачи, производившие обследование жилищных условий буксирных команд, приходили по этому поводу к заключению, что „размеры и санитарное состояние жилых помещений команды на пароходе и скученность них находятся в зависимости от размеров парохода, в также от степени эксплуатации, с одной стороны, и некультурности—с другой“. Однако нижегородское отделение судоводного общества в цитированном выше своем докладе признавало „это мнение (врачей) не совсем справедливым“, объясняя „устройство тесного и неудобного помещения для команды.. не вследствие какой-либо выгоды в материальном отношении для хозяина, а (просто) по недоразумению: строители пароходов продолжают делать их по рутине, в том же роде, в каком делали изстари“²⁾. Доля правды в этом объяснении, конечно, есть, однако не все можно было относить и на рутину. По крайней мере, на том же съезде один из видных судовладельцев при обсуждении вопроса о „зимовках судовых команд в затолах реки Волги“ искренно удивлялся, „почему поднимается речь о разных удобствах по отношению к крестьянам, поступающим в судорабочие“, раз они и дома, „вообще, живут без особых удобств“, и „если сравнить помещения судорабочих с помещениями деревенских жителей, то (мы) не заметим никакой разницы“.

Кстати, на этих зимних помещениях судорабочих, остающихся в затолах для охраны и ремонта судов, нелишне остановиться особо, чтобы дорисовать до конца картину жизненных условий волжских тружеников. На съезде 1903 г. по данному поводу был заслушан доклад санитарного врача А. Ф. Никитина, обследовавшего до 75 квартир судовых команд в ближайших затолах к такому крупному пункту, как Нижний-Новгород, а именно: в затолах Муромском, Молитовском и Сормовском. Главнейшие „данные и впечатления“ обследования были таковы:

„Большинство осмотренных помещений были сняты судовладельцами у крестьян-собственников или у специальных предпринимателей, которые арендуют у крестьян землю, строят на ней зимовки и отдают их в наймы; несколько зимовок составляли собственность самих судовладельцев.

„Собственники зимовок, отдающие их в наймы, совершенно не заинтересованы в гигиеническом устройстве и содержании помещений: нужда в жилищах большая,—возьмут всякое помещение, какое только найдется“. Не „заинтересованы“ были в этом также и судовладельцы,—с одной стороны, зная, что рабочие пойдут на всякие условия, лишь бы удержать место и заработок, а с другой—вынужденные даже при описанных условиях сильно тратиться на зимовки, так как, и по свидетельству Никитина, цены квартир на них были „чрезвычайно высоки“. Строить свои и более благоустроенные рабочие помещения представлялось еще более тяжелым,

¹⁾ „Труды“ съезда, стр. 339—340. См. также „Оборники отчетов и докладов врачей санитарного надзора“ на реках волжского бассейна.

²⁾ Там же, стр. 340.

так как приходилось, все равно, платить большие деньги собственникам земли за аренду участков под постройки, а эти последние по прошествии зимы или продавать за бесценок, или убирать, чтобы на следующую зиму ставить снова в другом затоне, где захватит суда ледостав. Как мы отмечали выше, только немногие наиболее крупные предприятия имели собственные зимовочные затоны, которые и были оборудованы постоянными сооружениями.

Продолжая свое описание, Никитин говорит:

„Так как жилища (в зимовках) строятся у самого берега, то весной во время половодья большинство их заливаются водой“, что, конечно, не способствует их благоустройству. „Тип постройки—деревянный дом“, но иногда бывали даже и землянки. Одна из них, бывшая в Сормовском затоне, подробно описывается докладчиком:

„...Построена она была (судовладельцем) на крестьянской земле, за аренду которой платилось 25 р., материал (доски, дерево, кирпич), по словам приказчика, обходится рублем в 50; строили свои матросы бесплатно. Землянка состояла из одной большой комнаты для 4-х матросов и двух маленьких—для 2-х водоливов. Стены этих комнат были обшиты досками, а также и пол, за исключением 2-х кв. саж, за печкой. В большой комнате было два маленьких окна, размерами 86×47 и 29×35 см, т. е. световая площадь в сумме составляла 0,5 кв. м., что по отношению к площади комнаты в 26,2 кв. м. составит световое отношение, меньшее, чем 1 : 52 (вместо нормального 1 : 8 или 1 : 12). Окно в комнате водолива имело площадь 0,4 кв. м. и давало световое отношение 1 : 25. Рамы окон были одинарные, снаружи у самого стекла—земля и снег. Размеры комнат таковы: 1) большая комната—45 куб. м., 2) первая комната водолива—21,1 куб. м. и 3) вторая комната водолива—27,45 куб. м.; следовательно, на одного матроса приходится 11 куб. м. воздуха, на одного водолива—19,3 куб. м. Это количество воздуха удовлетворяет минимальным требованиям, предъявляемым гигиеной к казармам рабочих, но качество его было крайне неудовлетворительно. По химическому определению, произведенному в нашей лаборатории, количество углекислоты в воздухе общей комнаты оказалось равным 1,9, т. е. вдвое выше нормы. Значение этой цифры станет еще важнее, если принять во внимание, что воздух был взят в 2 часа дня,—следовательно, обмен воздуха в этой комнате мог совершаться быстрее, благодаря хождению людей и открыванию дверей наружу; если бы исследовать воздух помещения рано утром, то количество углекислоты достигло бы, вероятно, громадных размеров. Для характеристики качества воздуха может служить еще тот факт, что после часового пребывания в этой землянке разболелась голова не только у меня, но и у сопровождавшего меня служителя при лаборатории, который заявил об этом сам, без всякого наведения с моей стороны. Кроме обычных причин порчи воздуха, надо отметить, что воздух землянки имеет значительную примесь почвенного воздуха, который по своему химическому составу и качествам отличается от чистого атмосферного в худшую для человека сторону и тем более, чем более загрязнена почва вокруг жилища. Кроме того, почва всегда служит хорошей средой для сохранности болезнетворных микроорганизмов, а при благоприятных условиях—и для их размножения. Вот почему, с точки зрения гигиенической, это троглодитское жилище совершенно не годится для обитания современного человека“.

Не многим лучше были помещения и в домах:

„Некоторые квартиры не имеют сеней,—дверь из них открывается прямо наружу. Материалом для постройки этих жилищ служит дерево в цельных бревнах, проконопаченных мхом. Ни снаружи, ни изнутри никакой обделки стен нет, кроме обоев в некоторых квартирах (у командиров и проч.), при чем эти обои накладываются прямо на дерево, вследствие чего быстро рвутся и висят клочьями. Пол из простых досок, не всегда двойной; не всегда даже бывают фундаменты. Пол покрыт обыкновенно слоем грязи, а стены и потолок нередко почернели от копоти.

„Окна, иногда одинарные, не всегда бывают достаточной величины или в достаточном количестве; нам нередко приходилось встречать полутемные, а иногда даже абсолютно темные, без окон, комнаты; в этих абсолютно темных комнатах, которых нами отмечено 7, помещаются иногда по 4—5 человек. Как нарочно, в нескольких случаях обитателями этих комнат оказались кочегары и масленщики, которые и летом не видят света, живя в трюмных помещениях пароходов.

„Сырость в помещениях встречается часто, при чем доходит иногда до крайних пределов. Мне случалось видеть стены сплошь сырые—настолько, что с них, как говорится, текло ручьями; случалось видеть стены, сплошь покрытые зеленой плесенью, а по углам и под лавкой постоянно находились грибки; случалось видеть обои, отставшие вследствие сырости от стен и висевшие клочьями. Относительная влажность в таких помещениях по гигрометру Ламбрехта равнялась иногда 100% (при 21° С.), т. е. воздух был насыщен водяными парами. Но встречались и сухие квартиры, влажность которых спускалась до 48 и даже 38% (при 28—30° С.), что составляло уже другую крайность, происходящую вследствие чрезмерной топкости печей.

„Населенность общих комнат очень велика: 10—15 и 20 человек; объем воздуха в таких комнатах, повидимому, редко удовлетворяет норме. Переполнение помещений достигает крайней степени весною, когда в затон приходит масса матросов, нанятых на навигацию.

„Вентиляция жилых помещений, при их чрезмерной населенности, вероятно, никогда не происходит в должной мере. Приспособления для вентиляции встречаются очень редко.. До какой степени бывает тяжел воздух в общих комнатах и до какой степени сильно ощущается нужда в вентиляции самими обитателями их, можно видеть из того, что сами они выдергивают мох из сруба и образуют большие щели у своего изголовья, как это мне пришлось наблюдать в нескольких зимовках.

„Для сна устраиваются общие нары; кровати—только у командиров, машинистов и иногда у водоливов; койки—в виде исключения. Нары—сплошные, без всяких перегородок, обыкновенно в два, а иногда в три яруса; в последнем случае нижняя нара отстоит вершка на два от пола. Холод, сырость, испорченный воздух и проч. должны оказывать сильнее всего свое вредное влияние именно на этих нижних нарах... (Однако бывают случаи, что) при переполнении квартир не хватает места даже на сплошных нарах, так что приходится иногда спать на полу. Кроме того, при описанных условиях „насекомых разводится так много, что некоторые спят на полу в том предположении, что, как сами говорят, на полу «их» меньше“.

„Постельные принадлежности у команды никогда почти не встречаются в должном количестве. Вместо матрацев употребляется иногда одна рогожка, иногда рогожка с сеном или соломой, в самом лучшем случае—тонкий войлочек. Подушки встречаются далеко не всегда, а одеяла—как редкость. Все это заменяется, как и везде у русского крестьянина, верхней одеждой.

„Освещение—пиронафтом и керосином, в маленьких лампочках, дающих мало свету. За то эти лампочки горят нередко всю ночь, а в темных квартирах и днем... Это постоянное горение лампочек, да еще при уменьшенном фитиле, прибавляет значительный плюс к загрязнению воздуха.

„Для отопления общих комнат редко устраиваются специальные печи, обыкновенно (же) для этого служат кухонные печи... Кухня находится тут же в общей комнате; для этого устроена кирпичная печь с плитой. Печь топится три раза в день, и так как народу очень много, а места на плите мало, то топится она подолгу, т. е. почти весь день. Благодаря присутствию кухни, воздух помещения становится невыносимым. Начать с того, что печи содержатся неисправно, и большинство их дымит... Далее, испарения от приготовляемых блюд насыщают всю квартиру удушливым запахом, таким удушливым, что мы не в состоянии были пробыть более $\frac{1}{4}$ часа, так как начинало тошнить. Почти непрерывная топка печей чрезмерно повышает температуру помещения; жара в нем очень часто стоит выше 20° С. и доходит до 42° ... Кроме того, тут же под плитой или на плите, иногда рядом с горшками, сушится мокрое платье, валенки и онучи. Тут же производится стирка белья и просушка его, особенно часто—детских пеленок (семейные живут за перегородкой или в каморке). Наконец, тут же умываются все обитатели данной квартиры, над ведром или лоханью, стоящею в углу; эта же лохань или ведро служит для отбросов; все это бывает переполнено водой и помоями, а вокруг грязь на полу и сырость на стенах...

„Две квартиры представляли из себя нечто вроде ночлежки: населяли их преимущественно котельщики с платой 5 к. в сутки, т. е. собственно за ночь, так как днем они были на работе. Здесь же для них была и харчевня. Скверный воздух, недостаток света, сырость, дым из печей, грязь на полу и всеобщая нечистота делали помещение это отвратительным.

„Мастерские, которые так часто встречаются в упомянутых затонах, почти всегда служат в то же время и жилыми комнатами, а вместе и кухней; при этом число работающих бывает иногда довольно значительно, так как, кроме живущих здесь, работают и приходящие рабочие. Таким образом, воздух, испорченный в течение дня присутствием значительного числа людей, занятых физическим трудом, не успевает замениться свежим, так как прекращается главный путь для притока последнего—через двери, а других приспособлений для этого нет...

„Система удаления отбросов самая примитивная—выбрасывание их и выливание у самой двери жилого помещения. Ретиранды к концу зимы переполняются до чрезвычайности: экскрементами заполняется не только яма, но и более того самый ящик, затем они скопляются на поверхности ящика, и, наконец, войти туда становится невозможным. Как отбросы кухни, так и человеческие извержения пропитывают почву, растворяются в воде затона, благодаря половодью, твердые отбросы частью уносятся половодьем дальше, а частью оседают на дно затона. Всякому известно качество

затонной воды летом: она иногда процветает водорослями, а со дна затона поднимаются пузырьки газа.

„Харчится команда на свой счет, обыкновенно—артелью; все же остальные, начиная с водоливов, столуются отдельно, каждый сам по себе. Провизия получается в мелочных лавках и на базаре—раз или два в неделю. Готовят пищу или по очереди, или постоянный повар по выбору артели“.

Стол и самый способ приготовления пищи были, конечно, далеки от совершенства даже в смысле соблюдения самых элементарных требований гигиены. При осмотре двух артельных кухонь (устроенных, как и все кухни рабочих казарм, в общем жилом помещении) один из хлебопеков был найден „отдыхающим на столе с мягким короваем белого хлеба под головой (впрочем, он подложил под голову еще шапку), а у другого постель даже не была убрана и лежала на столе близ печки“.

„Едят (рабочие) три раза: утром—чай с черным или белым хлебом; днем—обед: суп с картофелем или с рыбой, весьма редко с мясом, и жареный картофель и каша или тюрка из остатков хлеба; вечером ужин—из тех же блюд. Чай обыкновенно заваривают в жестяных чайниках, самовары имеются только у водоливов и выше. Из столовой посуды употребляются деревянные ложки и не редко деревянные миски. В общем питание, повидимому, весьма неудовлетворительно и однообразно. Вода для питья употребляется из затона или из реки, иногда из озера.“

„В баню ходят недостаточно часто по недостатку их и далекому расстоянию; а может быть, и неудобству. Одна из виденных нами бань не имела предбанника. Белье (нижнее встречается редко) моют сами—в бане или дома“...

Использование рабочими времени в зимовках рисуется таким образом:

„ В то время, как машинная команда и слесаря работают всю зиму в мастерских, матросы работают наружи. Они обметают баржи, очищают их, скалывают лед кругом и вахтят на баржах. Если во время околки льда погода благоприятная, то некоторые матросы целыми часами работают без шубы, в одной рубашке. За то в свободное время редко кто находит себе какое-нибудь занятие: мастера и ремесла здесь не в ходу, разве что починить себе платье или сапоги, книги не читают, не имеют никаких развлечений, а, живя в отдаленных зимовках, даже с людьми видятся редко“... ¹⁾

Такова безотрадная картина зимовочной жизни и работы судовых служащих, нарисованная простыми, но тем более яркими чертами санитарного врача. Что в этой картине не было никаких неточностей или преувеличений, можно судить по тому, что на съезде, состоявшем в огромном большинстве из представителей и работников судоходства, она не встретила никаких возражений и поправок, кроме вышеуказанного замечания одного из судовладельцев, что жилищные условия в зимовках, вообще, не хуже, чем и домашние условия крестьян.

Кстати сказать, на это замечание последовала реплика одного из судовых машинистов, который, „подтверждая мнение докладчика относительно жалкого положения низших служащих, сообщил, что ему пришлось посетить один затон, где в одном помещении было 19 семей, и воздух ночью сгущался до такой степени, что кочегар,

¹⁾ „Труды“ съезда, стр. 291—296.

желая выйти, не мог дойти до двери и упал; затем, сплошь и рядом в помещении величиною в 4 кв. саж. бывает 6—7 человек...¹⁾).

Заработная плата. Какие же „горы золотые“ получали судовые рабочие и служащие в качестве жалованья, чтобы мириться с такими условиями своей жизни?—К сожалению, у нас очень мало сведений о заработной плате судорабочих до времени производства вышеуказанной переписи их в 1901 г. Имеющиеся сведения относятся к концу 50-х и самому началу 60-х годов, когда еще не было изжито до конца бурлачество или, вернее сказать, широкий спуск судов с грузом вниз по течению рек самосплавом, а не паровой тягой, как стало практиковаться позднее. За этот спуск судов платили таким образом:

	Лоцману.	Водоливу.	Рабочему.
От Рыбинска до Ярославля	3 р.— 5 р.	—	—
„ „ „ Костромы	5 р.— 8 р.	—	1 р. 25 к.— 2 р.
„ „ „ Кинешмы, Пучежа, Юрь- евца и р. Унжи.....	—	—	1р.50к.-2р.50к.
„ „ „ Плеса	до 9 р.	—	1р.50к.-2р.75к.
„ „ „ Городца и Балахны	—	—	2 р. 50 к.—3 р.
„ „ „ Нижн.-Новгорода.....	11 р.—17 р.	—	3 р.— 6 р.
„ „ „ Казани.....	23 р.—28 р.	—	4 р.— 9 р.
„ Нижн.-Новгорода до Лыскова	1 р. 70 к.— 5 р.	—	1р.60к.-4р.50к.
„ „ „ Васильсурска	5 р.— 8 р.	—	3 р.— 5 р. 50 к.
„ „ „ Козьмодемьянска	7 р.— 9 р.	4 р.— 8 р.	3 р.— 8 р.
„ „ „ Чебоксар.....	7 р.— 9 р.	—	5 р.— 7 р.
„ „ „ Казани	7 р.—20 р.	—	5 р. 50 к.—14 р.
„ „ „ Симбирска	20 р.—26 р.	—	8р. 30 к.—20 р.
„ „ „ Самары	14 р.—40 р.	—	7 р.—20 р.
„ „ „ Сызрани.....	20 р.—23 р.	—	10 р. 67 к.-12 р.
„ „ „ Вольска	20 р.— 30 р.	—	10 р.—18 р. 50к.
„ „ „ Саратова	30 р.—35 р.	20 р.—32 р.	8 р.—18 р.
„ „ „ Дубовки	20 р.—50 р.	25 р.—30 р.	19 р.— 25 р.
„ „ „ Царицына	20 р.— 49 р.	15 р.—25 р.	15 р.-23 р. 50 к.
„ „ „ Астрахани	35 р.—70 р.	8 р. 50к.—42 р.	15 р.-27р. 15к. ²⁾

¹⁾ Там же, стр. 299.

²⁾ П. П. Нейдгардт: „Путеводитель по Волге“. Спб. 1862 г.

Как можно видеть, цены довольно пестрые, что может естественно объясняться и разными случайными причинами в найме рабочих, и различиями в самых условиях перевозки.

Впрочем, не меньшей пестротой отличалась и плата пароходным служащим (и приравниваемым к ним конно-машинным), выплачиваемая или аккортно за всю навигацию, или ежемесячно в следующих размерах:

	На буксирных парходах.	На пассажир. парходах.	На кабестанах и конных машинах.
а) Навигационные ставки:			
Лоцману.....	250 р. — 500 р.	250 р. — 300 р.	200 р. — 300 р.
омощнику лоцмана.....	170 р. — 300 р.	170 р. — 250 р.	—
Водоливу.....	80 р. — 160 р.	—	85 р. — 120 р.
б) Месячные ставки:			
Подручному водоливу.....	10 р. — 17 р.	—	—
Штурвальному.....	10 р. — 12 р.	12 р. — 14 р.	—
Боцману.....	10 р. — 12 р.	—	—
Кочегару.....	10 р. — 11 р.	12 р.	10 р.
Наметчику.....	9 р. — 10 р.	—	—
Магросу.....	8 р. — 9 р.	9 р.	—
Рабочему непарового судна.....	8 р.	—	8 р. 57 ¹ / ₄ к. — 12 р.
Завоенному.....	—	—	11 р. — 12 р.
Конюху.....	—	—	11 р. — 12 р.
Шкивному.....	—	—	10 р. — 12 р.

Значительно полнее и обстоятельнее данные о заработной плате и, вообще, о содержании судовых служащих, собранные переписью 1901 г. Наиболее существенные из них сводятся к следующему.

Формы оплаты труда служащих практиковались разные, при чем нередко они все применялись одновременно в одном и том же предприятии к разным группам служащих или к отдельным лицам из них.

Прежде всего, было два основных вида платы — денежная и продовольственная, из коих последняя бывала обычно дополнительной к первой. Денежная плата в свою очередь разделялась на две главных формы — месячную и аккортную за известное время (навигацию, зиму и пр.) или за известную отдельную, разовую работу (рейс, путину, проводку судна через мель и т. д.). Конкретные цифры платы были таковы:

2) На паровых судах.

ДОЛЖНОСТИ СЛУЖАЩИХ И ФОРМА ПРОДОВОЛЬСТВИЯ.	Число всех служа- щих.	В том числе:		Навигацион- ных.	Наибольшее месячное жалование одного лица.	Среднее месячное жа- лованье одного служаж- щего.	Среднее жалование одного лица за навигацию	Среднее ме- сячное жало- ванье.	Среднее жало- ванье за всю зиму.	Наименьшее и наибольшее добав. вознагра- дения одного лица.	Среднее добавоч- ного вознагражде- ния в навигации.
		Годовых.	В том числе:								
Кочмандры, капи- таны, шкиперы.	На своем продов.....	784	247 ¹⁾	519	188	72,3	672	75,0	185	10—600	119
	„ ховяйск. „	114	53	61	200	84,0	528	95,0	338	25—500	255
Их помощники ..	На своем продов.....	167	108 ²⁾	62	100	42,9	321	44,7	152	10—250	88
	„ ховяйск. „	154	86	68	70	36,5	314	38,0	192	10—250	85
Допмань	На своем продов	1.357	64 ³⁾	1.289	100	42,4	350	27,1	71	3—300	37
	„ ховяйск. „	1	—	1	—	—	525	—	—	—	—
Водмань	На своем продов.....	137	52	85	55	21,0	156	20,1	93	5—55	21
	„ ховяйск. „	2	1	1	25	21,0	—	25,0	—	—	—
Рулевые	На своем продов.....	208	77 ⁴⁾	130	45	25,3	207	27,6	50	14—45	28
	„ ховяйск. „	1	1	—	18	18,0	—	18,0	—	—	—
Штурманьные.....	На своем продов.....	1.423	1.149	—	40	17,6	132	13,1	50	2—105	17
	„ ховяйск. „	9	8	—	19,5	16,3	—	12,0	—	7—8	8

Должности служащих и форма продовольствия.	Число всех служа- щих.	В том числе:		Наибольшее месячное жарованье одного лица.	Среднее месячное жа- лованье одного служа- щего.	Среднее жарованье одного лица за нави- гацию.	Размер жалования годовых служащих в зимнее время.		Размер добавоч- ного жарованья в навигацию.	
		Годовых.	Навигацион- ных.				Среднее ме- сячное жало- ванье.	Среднее жало- ванье за всю зиму.	Наименьшее и наибольшее добав. жарован- ня.	Среднее добав- очное жарованье одного лица.
Матросы { На своем продов. " хозяйск. " 	5.219	4.540 ^{б)}	11	25	12,6	94	12,0	42	2-70	20
	34	28	—	15	11,7	—	15,0	33	15	15
Машинисты { На своем продов. " хозяйск. " 	955	150 ^{б)}	3	150	58,8	440	61,5	253	10-420	111
	75	4	—	125	86,0	—	76,4	842	10-300	111
Пом. машинистов. { На своем продов. " хозяйск. " 	924	220	—	70	31,3	230	31,8	126	3-200	64
	48	7	—	50	33,7	—	34,4	172	15-140	59
Масленщики { На своем продов. " хозяйск. " 	1.461	506 ⁷⁾	6	45	18,7	143	18,6	81	2 70	14
	6	3	—	20	17,7	—	20,3	—	—	—
Кочегары { На своем продов. " хозяйск. " 	2.592	722 ⁸⁾	1.862	40	14,2	97	13,8	50	2-70	14
	19	8	11	15	12,7	—	12,6	16	13-30	25
Кассиры { На своем продов. " хозяйск. " 	23	2	21	60	27,0	—	—	150	—	—
	15	5	10	40	32,0	—	38,0	—	25-100	52
Электротехники... На своем продов.	28	18	10	30	16,7	—	17,4	86	15-24	18

Приказчики и конторщики	На своем продов.....	96	31	65	60	29,7	207	37,0	115	7—105	70
	” ховяйск. ”	17	5	12	40	25,9	—	27,4	—	10—40	20
	Ученники и практиканы.....	16	2 ⁹⁾	10	16	12,7	—	14,0	—	14	14
В прочих должностях	” ховяйск. ”	8	—	8	20	16,2	—	—	—	—	—
	На своем продов.....	166	88	78	50	21,3	159	26,5	73	7—40	22
	” ховяйск. ”	4	—	4	30	10,8	—	—	—	—	—
Итого	На своем продов.....	15.551	4.799 ¹⁰⁾	10.696	188	23,3	438	32,4	96	2—350	38
	” ховяйск. ”	507	281	226	200	48,4	455	56,9	212	10—500	120
В С Е Г О		16.058	5.080 ²⁾	10.922	200	24,1	439	34,5	98	2—600	39

- 1) Кроме того, 6 без определенного назначения и 12—на своих судах.
- 2) Кроме того, 2 без определенного назначения.
- 3) Кроме того, 4 без определенного назначения.
- 4) Кроме того, 1 без определенного назначения.
- 5) Кроме того, 11 без определенного назначения и 1—на своем судне.
- 6) Кроме того, 3 без определенного назначения и 3—на своих судах.
- 7) Кроме того, 6 без определенного назначения.
- 8) Кроме того, 8 без определенного назначения.
- 9) Кроме того, 4 без определенного назначения.
- 10) Кроме того, 40 чел. без определенного назначения и 16—на своих судах.

б) На непаровых судах.

ДОЛЖНОСТИ СЛУЖАЩИХ И ФОРМА ПРОДОВОЛЬСТВИЯ.	Число всех служащих.	В том числе:			Наибольшее месячное жалованье одного лица.	Среднее месячное жалованье одного служащего.	Среднее жалованье одного лица за навигацию.	Размер добав. вознаграждения в навигацию.		Размер платы порейсно за путь.			
		Годовых.	Навигационных.	Порейских (на сплавных судах).				Среднее месячное жалованье.	Среднее жалованье.	Наименьш. и наибольш. вознаграждение одного лица.	Наименьш. и наибольш. плата за путь.	Средняя плата за рейс.	
													Размер добав. вознаграждения в навигацию.	Размер платы порейсно за путь.
Шкипера, лоцмана и старшие водилы.	На своем продовольствии.	3.984	2.312	182	60	21,4	148	19,9	60	2—150	18	5—100	30
	„ хозяйск.	580	484	78	70	14,4	84	10,7	55	3—100	28	5—325	46
Судорабочие (матросы).	На своем продовольствии.	14.916	10.381	2.781	35	12,1	88	10,3	38	2—80	14	4—65	18
	„ хозяйск.	1.336	1.152	169	35	10,1	51	6,3	51	2—24	13	5—65	17
Ученики.....	На хозяйск. продовольствии.	1	1	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—
Приказчика	На своем продовольствии.	288	159	1	100	31,0	212	39,0	140	10—500	89	10	10
	„ хозяйск.	16	11	—	50	28,0	123	20,7	130	56—260	155	—	—

1) Кроме того, 8 без определенного означения и 856—на своих судах.
 2) Кроме того, 2 без определенного означения.
 3) Кроме того, 100 без определенного означения и 298—на своих судах.
 4) Кроме того, 4 без определенного означения.
 5) Кроме того, 4 без определенного означения.

**ДОЛЖНОСТИ СЛУЖАЩИХ
И ФОРМА ПРОДОВОЛЬСТВИЯ.**

	Число всех служащих.				Наибольшее месячное жалование одного лица.	Среднее месячное жалование одного служащего.	Среднее жалование одного лица за навигацию.	Среднее месячное жалование.	Среднее жалов. за всю зиму.	Наименьш. и наибольш. добавочн. вознаграждение одного лица.	Среднее добавочное вознагражд. одного лица.	Наименьш. и наибольшая плата за рейс.	Средняя плата за рейс.
	В том числе:												
	Годовых.	Навигационных.	Порейсных (на сплавных судах).				Размер жалов. годовых служ. в зимнее время.			Размер добав. вознаграждения в навигацию.		Размер платы порейсно за путь.	
Агенты и заведы, дебаркадерам.	103	57 1)	38	—	208	76,0	96,0	293	15—600	190	—	—	—
В прочих должностях.	207	14 2)	133	1	40	14,8	97	67	5—60	26	10	10	10
Итого.....	310	71 3)	171	1	24	7,5	127	100	—	—	—	—	—
Итого.....	На своем продов..	19.498	2.226 4)	13.023	2.915	208	14,6	129	22,2	50	2—600	17	4—100
	„ хозяйск.	1.954	33 5)	1.667	247	70	11,5	63	12,5	62	3—260	26	5—325
ВСЕГО.....	21.452	2.259 6)	14.690	3.162	208	14,4	82	22,1	50	2—600	18	4—325	19

1) Кроме того, 8 без определенного означения.
 2) Кроме того, 59 без определенного означения.
 3) Кроме того, 1 без определенного означения.
 4) Кроме того, 179 без определенного означения и 1.115 ч.—на своих судах.
 5) Кроме того, 7 без определенного означения.
 6) Кроме того, 186 без определенного означения и 1.115 ч. (5,4%)—на своих судах.

Как можно видеть, большинство служащих на паровых судах, а именно: 68% общего числа, были навигационные, и только 32% служили круглый год. Преимущественная форма платы была месячная (15.416 человек или 96% общего числа), при чем 16,6% всего состава (2.665 человек) получали, кроме того, добавочное навигационное вознаграждение. В связи главным образом с этим вознаграждением, а также отчасти с отбором наиболее дельных и опытных работников на зимнее время для выполнения судоремонта, наблюдалось такое на первый взгляд странное явление, что средние месячные оклады служащих зимой были во многих случаях выше, чем летом, в период навигации. Матросы немного прирабатывали на погрузке и выгрузке — там, где на пристанях не было особых артелей грузчиков, а на пассажирских пароходах иногда довольно порядочно „зашибали“ на переноске багажа пассажиров. Необходимо при этом отметить, что погрузо-разгрузочные работы до известной степени входили в условия найма матросов, почему и оплачивались значительно ниже, чем работа грузчиков, а иногда по условиям с судовладельцами выполнялись и совсем бесплатно. Продовольствие служащих в огромном большинстве случаев было свое, — только 507 человек или 3,2% всего состава пользовались хозяйским продовольствием.

В группе служащих на непаровых судах (см. табл. на стр. 779—780) навигационных служащих было 68,4%, годовых 10,5% и порейсных 14,7%. Преимущественная форма платы — также месячная, однако не в таком огромном преобладании, как на паровых судах (15.839 человек или 73,8% общего числа служащих). Добавочное навигационное вознаграждение получали только 1.770 человек или 8,2%. Хозяйским продовольствием пользовались 1.954 человека, составлявших 9,1% общего числа, и 90,9% были на своем продовольствии.

Интересны цифры колебания месячной зарплаты в одинаковых по должностям группах служащих по разным группам владельцев судов:

а) На паровых судах.

	Группы владельцев судов.						Общее число служащих во всех группах.
	Ведомство путей сообщения.	Ведомство госуд. имуществ.	Ведомство военное.	Акцион. пароходные общества.	Акцион. непароходн. общества.	Частные владельцы.	
Общее число зарегистр. служащих ..	312	110	23	3.026	1.995	9.950	15.116
	Среднее жалование в месяц.						
Одного лица (независимо от должности)	30,7	26,9	28,6	24,2	28,0	22,9	Общее среднее. 24,0
Командиров, капитанов, шкиперов ..	62,2	86,3	80,0	99,9	126,1	60,6	73,7
Помощников их	—	—	—	40,6	45,9	37,4	43,4

	Группы владельцев судов.						Общее число служащих во всех группах.
	Ведомство путей сообщения.	Ведомство госуд. имуществ.	Ведомство военное.	Акцион. пароходные общества.	Акцион. непароходн. общества.	Частные владельцы.	
Лоцманов.....	47,3	50,0	47,5	38,7	59,5	41,5	42,4
Боцманов.....	30,6	25,0	21,6	18,9	21,2	19,0	21,0
Рулевых.....	—	25,0	21,6	23,8	32,9	23,7	25,2
Штурвальных.....	19,6	22,0	—	17,0	19,4	17,4	17,6
Матросов.....	17,0	14,3	17,7	12,1	13,4	12,4	13,5
Машинистов.....	71,0	52,9	57,5	73,5	65,8	57,8	61,0
Помощников их.....	40,7	35,8	30,0	34,7	41,7	28,7	31,4
Масленщиков.....	21,5	19,9	25,0	18,6	23,0	17,8	18,7
Кочегаров.....	19,5	14,9	18,8	13,8	16,3	13,7	14,2
Кассиров.....	—	—	—	38,3	—	27,2	28,9
Электротехников.....	—	—	—	21,0	—	16,2	16,7
Приказчиков и конторщиков.....	—	—	—	30,5	40,3	25,1	29,2
Учеников и практикантов.....	—	—	—	13,7	12,0	14,6	14,0
Прочих служащих.....	21,7	—	—	20,7	23,5	17,5	21,1

б) На непаровых судах.

Общее число зарегистр. служащих..	124	60	—	1.188	2.505	11.960	15.839
	Среднее жалование в месяц.						
							Общее среднее.
Одного служащ. (независимо от должности).....	14,4	14,1	—	18,2	14,3	14,0	14,4
Шкиперов, лоцманов и старш. водолизов.....	24,1	20,7	—	19,1	23,7	20,5	20,9
Судорабочих (матросов).....	12,6	11,7	—	11,8	12,5	11,9	12,0
Приказчиков и конторщиков.....	—	—	—	30,9	—	31,2	30,7
Агентов и зав. дебаркадерами.....	—	—	—	83,5	—	60,6	76,0
Прочих служащих.....	25,0	—	—	13,7	26,0	13,5	13,8

Из приведенных таблиц видно, что наиболее высокое обеспечение всех групп служащих, кроме машинистов, было в акционерных непароходных обществах ¹⁾. По оплате машинистов первое место принадлежало акционерным пароходным обществам, где, в особенности на крупных пассажирских судах, естественно, требовались

¹⁾ В отдельных случаях плата командирам в последние годы существования частновладельческого флота (пред европейской войной) доходила до 3000 р. в год на готовом продовольствии.

машинисты наиболее высокой квалификации. В общем сзади обеих групп акционерных предприятий шли частные судовладельцы, но у них интересно отметить более повышенную, чем в парходных обществах, оплату лоцманов и частью штурвальных: очевидно, экономя на ответственной верхней команде, частные владельцы не жалели средств на обеспечение успешности хода своих судов, нанимая, по возможности, лучших судоводителей.

В заключение нелишне остановиться на оплате судовых служащих в различных группах паровых судов по их назначению. Данные по этому поводу (не считая таких судов, как нефтянки, землечерпательницы, элеваторы и плавучие доки) таковы:

	Группы паровых судов.							Общее число служащих во всех группах судов.
	Пассажирские.	Товаро-пассажир.	Товарные.	Буксиро-пассаж.	Буксирные.	Турные.	Служебные.	
Общее число зарегистрированных служащих.....	2.719	1.785	356	558	8.371	412	454	14.655
	Среднее жалованье в месяц.							
Одного служащего (независимо от должности)	22,5	22,8	30,7	21,0	24,9	21,3	28,8	Общее ¹⁾ среднее 24,
Командиров, капитанов и шкиперов	73,0	82,0	113,4	54,6	73,7	55,5	57,0	73,
Помощников их	38,8	43,4	47,7	41,8	33,1	39,7	—	43,4
Лоцманов	49,3	45,5	58,4	37,1	44,3	21,2	47,7	42,4
Боцманов	18,7	20,1	23,7	19,0	17,6	—	28,1	21,0
Рулевых	21,7	22,4	—	21,7	25,9	—	24,9	25,2
Штурвальных	16,4	15,6	18,3	16,3	18,0	26,2	20,1	17,6
Матросов.....	11,7	11,7	14,1	11,8	12,9	15,4	15,4	13,5
Машинистов	64,6	61,2	102,0	58,5	62,5	46,8	55,8	61,0
Помощников их	31,7	30,4	51,0	28,7	30,8	29,8	36,0	31,4
Масленщиков.....	18,0	17,5	25,9	18,1	18,7	15,5	20,3	18,7
Кочегаров	13,6	13,2	14,4	13,6	14,2	13,1	17,6	14,2
Кассиров.....	27,9	32,0	—	15,0	—	—	—	28,9
Электротехников	16,7	16,6	—	16,8	—	—	—	16,7
Приказчиков и конторщиков ..	28,0	25,8	—	13,5	23,9	35,7	—	29,2
Учеников и практикантов... .	15,4	13,5	—	—	12,8	—	—	14,0
Прочих служащих.....	21,8	23,5	26,0	—	12,6	—	23,9	21,1

¹⁾ Выведено вместе с землечерпательницами и др. судами технического характера, не вошедшими в наш общий подсчет. Без них общие средние цифры будут несколько ниже.

Таким образом наиболее повышенное обеспечение всех групп служащих было на товарных пароходах. После них следовали: по обеспечению командного состава—командиров и их помощников—товаро-пассажирские пароходы, по вознаграждению машинистов и лоцманов—пассажирские и по оплате простых матросов,—буксирные пароходы. Еще выше, чем на буксирных и даже товарных судах, было среднее жалование матросов на служебных судах.

Таковы были условия оплаты труда судовых служащих на Волге. Как можно видеть, не только высокими, но даже и нормальными признать их ни в каком случае нельзя для огромной массы работников, в особенности низших квалификаций. Впрочем, и сравнительно немногие ответственные должности, не считая отдельных исключений, оплачивались не так уже богато, если принять во внимание всю обстановку работы, очень сложной и ответственной, без праздничного отдыха и без различия дня и ночи. Вполне понятными поэтому становятся замечания в вышеуказанной анкете совета съездов волжских судовладельцев по вопросу об образовательном цензе командиров и машинистов, что „вряд ли кто пойдет служить на пароходы с высшим образованием—за такое мизерное вознаграждение при такой ответственности,—кто имеет возможность, то и в настоящее время стараются уходить на береговую должность, где и служить легче, и ответственности меньше, а вознаграждение такое же“...

И справедливой грустью звучит при таких условиях ответ одного из командиров даже товарного парохода, где, как мы видели выше, ставки платы были даже в среднем больше, чем на других пароходах: „Задумываюсь об одном, что природные волгари большая часть не могут дать образование своим детям за неимением средств. Желательно было бы (чтобы) бедным волгарям, желающим учиться, дано (было) пособие и бесплатный доступ в речные училища. А то, как они сами, так и дети (их), от ляжки упорным трудом пробивали на матушке-Волге (дорогу) для таких красавцев-пароходов и гигантов-теплоходов, а управлять ими будут люди, ничего не потрудившиеся на этом поприще“¹⁾.

В заключение необходимо добавить, что, как указано выше, в большинстве случаев судовые служащие и рабочие не были даже обеспечены и на случай увечий и болезни,—отдельные редкие исключения в этом отношении только еще больше подчеркивали общее тяжелое положение, по существу не допустимое даже и с точки зрения формальных требований действовавшего закона. Только с организацией „Волжского-судоходного страхового товарищества“ судорабочие волжского бассейна получили, наконец, действительное обеспечение от одного вида инвалидности (временной или постоянной),—связанного с несчастными случаями. Страхование на случай болезни было фактически добыто только революцией.

Грузчики.

Особую группу рабочих в судоходстве составляли грузчики. По существу они не были судоходными служащими, так как в большинстве случаев содержались не самими судоходными предприятиями, а особыми подрядчиками, или же работали на артельных началах, обслуживая нередко не одно определенное предприятие,

¹⁾ „Труды V-го очередного съезда судовладельцев волжского бассейна“.

а несколько. Ввиду этого, а также принимая во внимание, что о грузчиках (и, в частности, волжских) имеется несколько особых исследований ¹⁾, мы ограничимся лишь самым кратким очерком о них, поскольку их работа была все же ближайшим образом связана с судоходством.

Состав грузчиков. Если судовые рабочие в большинстве состояли на службе только в период навигации и на зиму возвращались домой, то грузчики все имели исключительно навигационную работу, приходя для нее в разные прибрежные пункты Поволжья иногда из очень отдаленных мест.

Общее количество грузчиков во всем волжском бассейне определялось исследователями их жизни и быта не менее 30—35.000 человек. В большинстве это были крестьяне, имевшие малые земельные наделы, не могущие прокормить семьи владельцев. Они составляли основные кадры грузчиков и обычно уходили на свои работы из года в год с первыми признаками весны, еще по снегу, а возвращались домой уже зимой. Небольшой процент в крупных городах бывал из разных случайных людей—безработных, „золоторотцев“ и пр. Наконец, в короткие периоды особенного оживления по некоторым пунктам транспортных, а в связи с ними и погрузо-разгрузочных работ, как, например, в Нижнем-Новгороде во время ярмарки, сюда приходили в качестве временных грузчиков и некоторые крестьяне соседних деревень, а спешная погрузка и выгрузка крупных непаровых судов, грузимых насыпью без тары (хлебом, солью и пр.), обычно производилась местным населением и преимущественно женщинами, собиравшимися для этого по несколько сот человек. (См. рис. 209).

По национальности профессиональные грузчики были главным образом русские, но в некоторых пунктах более или менее значительную часть составляли и инородцы, как, например, в Казани и отчасти в Нижнем и других городах—татары, в Астрахани—персы („амбалы“).

Из отдельных губерний наибольший процент грузчиков давали Нижегородская, Ярославская (главным образом для Рыбинска), Казанская, Астраханская и Симбирская. Из отдельных пунктов историческую известность приобрело село Промзино, Симбирской губ., долгое время снабжавшее Волгу отборными по силе и ловкости грузчиками, а позднее дававшее подрядчиков и десятников для артелей грузчиков. Промзинские уроженцы даже расценивались при найме дороже, чем другие рабочие. На Волге сохранилось предание, что прежде обществом этого села, в целях сохранения в своих жителях природных качеств, был установлен особый „закон“, воспрепятствовавший молодым людям жениться на девушках других селений,—нарушившие этот закон исключались из общества и вынуждены были оставить его навсегда.

Возраст грузчиков, в виду особой тяжести их работы, был обычно самый цветущий, не превышавший в большинстве случаев 40 лет, а начало работ относилось едва не к отроческому периоду—моложе 20 лет. Обследование нижегородских грузчиков, произве-

¹⁾ А. Ф. Никитин: „Очерк санитарно-экономического положения грузчиков на Волге“ (Спб., 1904 г.); П. А. Лощилов: „О профессиональном труде волжских грузчиков“ (Ниж.-Новг. 1903 г.); отчеты и доклады врачей санитарного надзора и пр.

денное в начале 1900-х годов санитарным врачом А. Ф. Никитиным, дало следующее распределение их по возрасту и по возрастному началу работ:

В О З Р А С Т.	Количество рабочих, в %/о.	Распределение рабочих по началу работ, в %/о.
До 20 л.	5,2	35,2
21—25 л.	19,9	39,3
26—30 „	29,8	16,9
31—35 „	17,5	6,1
36—40 „	14,8	2,2
41—45 „	7,9	0,8
46—50 „	3,7	—
51—55 „	0,52	—
56—60 „	0,65	—

Таким образом, целых 25% всего наличного состава грузчиков были в возрасте моложе 25 лет, к каковым только заканчивается формирование и полное развитие костяка человека, а 75%, или $\frac{3}{4}$ грузчиков, начинали свою чрезмерно тяжелую работу в возрасте до 25 лет, с неокрепшим костным составом, уродуя свой организм и преждевременно надрывая силы.

Организация грузчиков и условия жизни в период работы.

В огромном большинстве случаев волжские грузчики работали артелями, которые составлялись особыми подрядчиками—„батырями“, выходившими чаще всего из среды самих же рабочих (что, конечно, ничуть не удерживало их от эксплуатации последних),—подрядчик уж входил в соглашения и заключал договоры с судовладельцами и судоходными фирмами об условиях работы, в лучших случаях выплачивая рабочим процентов до 60 своего „заработка“. Подрядчик же, конечно, назначал ближайших руководителей работ, десятников и пр., принимая главное участие в руководстве и сам. В очень редких случаях артели грузчиков составлялись самостоятельно, без участия подрядчика,—тогда парходства имели дело с выборным десятником артели.

В свою очередь, подрядчик обычно заключал письменные условия с рабочими, но обычно это делалось, вопреки действующему законодательству, частным образом и, само собой разумеется, односторонне—с изложением только прав одной стороны и обязательств—другой. Права подрядчика формулировались чрезвычайно широко—вплоть до таких пунктов, что „если мы, рабочие, к работе окажемся неспособными или нетрезвыми, то подрядчик вправе нас уволить, как по одиночке, так и всю артель, и заменить нас другими; наем других рабочих лежит на наш счет, а мы увольняемся без расчета“.

Конечно, определение „способности“ или „неспособности“ рабочего предоставлялось исключительно подрядчику.

Сохранение силы контракта предусматривалось даже на время стихийных и народных бедствий: „В случае появления, — чего боже упаси, — эпидемических болезней, мы, рабочие, не имеем права оставлять работ и просить... повышения платы“; „Если правительство по каким либо причинам воспретит движение судов, то, по миновании срока воспреещения, работа должна производиться на прежних условиях“, и т. д.

Район работ определялся иногда до чрезвычайности широко: „во всех городах и местах российской империи, где укажет надобность“, но чаще всего указывался все же один определенный пункт, за то уже без ограничения в нем каких бы то ни было пристаней, складов и пр.

Объем работ обычно формулировался очень широко: „разгружать и нагружать все без изъятия суда (того или иного) пароходства“, но иногда отмечались и детали — в отношении таких обязанностей, которые могли встретить возражения со стороны рабочих: „Если по выгрузке товаров при проверке окажется, что товары спутаны, выложены не по маркам, то мы обязаны переложить товары снова без особой платы“, и т. п.

Вообще, обязанности рабочих излагались с особенной полнотой. Здесь оговаривались и „крайняя осторожность и аккуратность“ работ, и „бережное отношение к товарам“, („не бросать их, не бить также, не употреблять крючьев и не грязнить“, „не рвать крючьями не только товаров, но и упаковки“, следить за целостью и невредимостью нагруженных и выгруженных товаров“) и т. д., и т. д. За всякую порчу товара артель отвечала коллективно, за личные упущения в работе всякий отвечал персонально в форме разного рода штрафов, неустоек и пр. Работа должна была производиться „без замедления и задержки во всякое время дня и ночи, в будни и праздники и во всякую погоду“. В случае скопления грузов артель нанимала добавочных рабочих, при чем вся переплата в этом случае ложилась всецело на нее.

Как можно видеть, условия найма были сверх-кабальные. В рабочих контрактах почти никогда не упоминалось даже о врачебной помощи заболевшим, — больные, просто, отправлялись в местную больницу, и этим кончалось все дело. Равным образом, рабочие были совершенно не обеспечены и на случай несчастий: пароходные предприятия никогда не принимали на себя этой обязанности, всецело оставляя ее на подрядчике, вплоть до ответственности за прочность пристанских мостков, подрядчик же в свою очередь, в обход закона, ограждал себя от ответственности — в контрактах с рабочими, вставляя в них пункт, что, „я, подрядчик, и контора пароходства за несчастные случаи не отвечаем“. Таким образом, вся ответственность оставлялась на самих рабочих, тем более, что подрядчик не редко, вообще, затушевывал свою роль, выставляя себя, просто, уполномоченным артели или выборным десятником ее. Не редко ответственность за несчастные случаи и прямо возлагалась на артель, о чем ставился особый пункт в ее контракте.

Условия найма вполне отвечали и условия жизни грузчиков в период производства работы.

Жили грузчики всегда вместе, артелью, нанимая помещение по близости от пристаней; в редких случаях размещались на самых пристанях — в трюмах дебаркадеров или в каком-нибудь пристанском

лабазе. О достоинствах трюмных помещений мы уже говорили выше. Но немногим от них отличались и береговые квартиры грузчиков. Обычно они состояли из одной комнаты, сколько бы человек ни было в артели,—ни о достаточном дневном освещении, ни о нормальной кубатуре, ни о каком-нибудь уюте в этих помещениях, конечно, не могло быть и речи. Для сна устраивались сплошные нары, без всяких перегородок, при чем не редко они одни и занимали все помещение, оставляя лишь небольшой корридор для прохода. Рабочие спали на них вповалку, плотно прижавшись друг к другу; в качестве подстилки употреблялась своя верхняя одежда, редко—циновка или войлок. Под нарами размещалось все имущество рабочих вплоть до посуды и продовольственных припасов.

Что получалось в результате такого размещения, говорить не приходится. „В одной маленькой комнате помещаются 20—40—50 и даже 70 человек со всем своим имуществом и грязной одеждой,—говорит д-р Никитин.—Дыхание людей и кожные испарения, испарения загрязненной одежды—онуч, рубах и проч. делают воздух негодным, вредным через какой-нибудь час после прибытия людей в помещение. Каков должен быть воздух этих помещений, если мы вспомним, что загрязненное тело рабочего издает нестерпимое зловоние, трудно переносимое нами даже при осмотре его“¹⁾.

И даже такие помещения обходились грузчикам далеко не дешево, так как не всякий соглашался пускать их „коммуну“. Стоимость квартир, например, на нижегородских пристанях колебалась в начале 900-х годов от 40 к. до 1 р. в месяц с человека. В ярмарочный период эти цены еще значительно повышались.

Питание грузчиков чаще всего происходило на артельных началах—„из общего котла“, в редких случаях в дешевых столовых и с лотков.

Рабочие, имевшие артельное хозяйство, выбирали для ведения его особого артельщика или выполняли эту обязанность все поочередно. При большом хозяйстве артельщик совсем освобождался от грузовой работы, в небольших артелях исполнял ее, управившись с своими обязанностями по хозяйству. Покупка продуктов, за отсутствием помещений для их хранения, производилась обычно ежедневно—на книжку, расчет по которой делался через каждые две недели в дни получения заработка. Чай, сахар и некоторые другие предметы покупались каждым рабочим отдельно.



Рис. 209. Грузчики.

¹⁾ А. Ф. Никитин, стр. 152.

Ели 4 раза в день: утром—чай с белым хлебом, в 8 час. утра (на пристани)—также чай, с колбасой, сухой рыбой или чем-нибудь подобным, в 12 час.—обед из шей с мясом или рыбой и каши и вечером—ужин из тех же блюд. Хлеба поедалось до 3½ фунт. в день на человека, из них 2 фунта черного и 1½ белого; мяса бралось около 1 фунта на человека, рыбы (в постные дни) несколько меньше.

Еда была, вообще, сытная, что вызывалось самым характером работы грузчика. „Не будешь хорошо есть — не будешь работать: работа тяжелая“,—говорили они сами.

Непрерывной принадлежностью стола была водка, истреблявшаяся в огромных количествах (иногда не по одному ведру в день).

**Работа
грузчиков.**

Работа грузчика состояла в переноске с берега на суда и обратно тех грузов, которые ежегодно перевозились на волжских судах в сотнях миллионов и миллиардах пудов. В огромном большинстве случаев эта переноска выполнялась (и доселе выполняется) самым примитивным образом—при помощи одних „естественных средств“ человека—рук, спины и плеча: а) груз брался на спину грузчика или на плечо и переносился, придерживаемый руками или железным крючком на коротком ремне или веревке; чтобы ноша не соскальзывала со спины, употреблялось главнейшее орудие грузчика—„подушка“ или „потник“—род седла, надеваемого на спину, с поперечным выступом в нижней части, на котором и держится груз; б) более тяжелые и громоздкие предметы переносились на руках или плечах нескольких человек, число которых доходило в отдельных случаях до 20 и больше, или же перемещались „волоком“ при помощи веревки, а в крайнем случае — „таскальной доски“, на которую ставился груз, как на сани, и тянулся веревками, привязываемыми за ввинченное в конец доски железное кольцо; в) грузы, упакованные в бочках и, вообще, более или менее округлые по своим формам, перемещались „катком“, и г) на некоторых отдельных (очень немногих) пристанях перемещение грузов производилось посредством ручных тачек. В зависимости от указанных способов производства работы самое название грузчик заменялось иногда другими: „крючник“ или „горбач“, „каталь“ или „тачечник“.

В целях большей скорости и производительности труда выполняемая артелью грузчиков работа обыкновенно разлагалась на отдельные составные ее части, для обслуживания которых артель в свою очередь разделялась на несколько групп, носивших свои специальные названия. Так, различались: а) „подавальщики“, на которых возлагалась, как показывает самое название, подача груза, т. е. накладывание его на спины и плечи грузчиков или на тачки,—обычно более пожилые и слабые рабочие или же, просто, очередные, выполнявшие эту сравнительно более легкую работу посменно; б) собственно „грузчики“—„горбачи“, переносившие груз; в) „спускальщики“, принимавшие груз в трюм судна или руководившие спуском его,—опытные и ловкие рабочие, хорошо знакомые с грузом, как в его сущности, так и в упаковке; г) „укладчики“, также наиболее опытные рабочие, размещавшие и укладывавшие груз на судне или в лабазе, что требует и знания товаров, и общей сообразительности; д) наконец, „весовщики“ или „перевесчики“, на обязанности которых лежала, в случае надобности, перевеска переносимого товара. Последняя, если товар не в таре, а насыпной (соль, хлеб), в свою очередь разделялась на несколько отдельных приемов, обслуживавшихся особыми группами рабочих. Так, одни, по терминологии грузчиков,

„наливали“ товар, насыпая его в стоящие на весах (приблизительно мерные) кульки или кадки (при этом один человек — „отмеряло“ — добавлял или отбавлял товар совком до нормального веса); другие „сливали“ взвешенное в мешки, кули или тачки грузчиков; третьи зашивали мешки и кули („ушивалы“ или „зашивалы“ — нередко женщины) и т. д.

В целях той же большей продуктивности работы все отдельные действия ее производились равномерно и строго согласованно, при чем согласование и, вообще, ритм работы достигались пением, как в прежнее время у бурлаков, у которых, кстати сказать, грузчики заимствовали и многие если не песни, то запевки. В большинстве случаев все эти запевки отличались чрезвычайной несложностью, вроде тех же, знакомых нам:

„Ой, да вот и раз еще!“

или:

„Ой, раз, ой, раз,
Еще разик, еще раз!“

или старого бурлацкого припева:

„Бери — пойдет,
Пойдет — идет“, и т. д.

При некоторых однообразных работах артель целыми часами поет:

„Эй, катай, братцы, катай, знай покатывай - катай
Эй, валяй, братцы, валяй, знай поваливай - валяй!“

или же без конца варьирует первобытно несложный припев „раз еще“:

„Круглей становись,
Рука под руку берись,—
Поднимем, молодцы,
Раз еще!..
Ай, удалые, повыше,
Раз еще!..

и т. д., без конца.

Однако мотивы грузчицких запевок все же разнообразнее бывших бурлацких, — в них не редко звучит тонкая наблюдательность, ирония по адресу подрядчика, публики или самих себя, наконец, просто веселая прибаутка, может быть, заимствованная из частушек и фабричных куплетов:

„Вот идет усастый,
Рыжий, бородастый..
Да ух!..

и как бы случайное замечание в сторону:

„А матушка Волга
Широка и долга..
Да ух!..

и дальше к себе самим:

„Золотая наша рота
Тащит чорта из болота...
Да ух!...

и, наконец, веселая частушка:

„Идет Машенька хохочет,
Под рукою у ней кочет...
Ой, дубинушка, ухнем!“...

и т. д. Надо, вообще, сказать, что знаменитая волжская „Дубинушка“ варьировалась грузчиками очень часто и на все лады, — чего-чего только не подводилось ими под этот исторический припев! Вот артель начинает работу, затягивая:

„Вы, ребята, собрались,
За веревочку взялись...
Ой, дубинушка, ухнем!
Раззеленая сама пойдет...
И-дет, и-дет, бер-ри, пой-дет!
И-дет, и-дет, сама пой-дет!..
„Вы, ребята, не робейте,
Свои силы не жалейте!

и снова:

Ой, дубинушка, ухнем!..
„Отчего же ручкам больно? —
Нам работушки довольно.
Ой, дубинушка, ухнем!..
„Вы, ребята, дери глотку:
Нам подрядчик даст на водку...
Ой, дубинушка, ухнем!..

и т. д., и т. д.

Если груз падает со спины или из рук, то, поднимая его, припевают:

„А за те же денежки —
Еще разоқ!“

Устав от работы и ожидая короткого перерыва, затягивают:

„Вы, ребята, припотели,
Покурить вы захотели“...

и т. д.

Наконец, при окончании работ, усталые и измученные, грузчики подбадривают себя припевом:

„На последнюю залогу¹⁾
Мы найдем в кабақ дорогу...
Ой, дубинушка, ухнем!“...²⁾

В заключение о запевках грузчиков необходимо сказать то же, что мы говорили о бурлаках: усталый организм не редко не

¹⁾ Объяснение этого слова см. дальше.

²⁾ А. Ф. Никитин, стр. 86—88.

довольствовался действием простой, несложной песни и требовал более острого возбуждения, — тогда на сцену выступали стихи и запевки такого содержания, которое совершенно непередаваемо в печати, состоя из сплошного сквернословия или таких „сюжетов“, что окружающая публика частью покатывалась со смеха, частью же не знала, куда деваться.

Большие артели грузчиков для удобства выполнения и учета работы делились на несколько частей, называемых „руками“, человек по 15—20 в каждой „руке“. Нередко работа „рук“ разделялась по роду товаров или по сравнительной тяжести выполнения, при чем в последнем случае чрез известные сроки времени „руки“ менялись работой.

Само собой разумеется, главная тяжесть работы приходилась на долю простых грузчиков—„горбачей“. Доктор Никитин приводит интересную справку о подъемной силе исследованных им грузчиков, которая дала такие цифры:

Максимальный вес груза, в пудах.	Сколько человек могло поднимать:	
	в абсолютных цифрах.	в ‰.
Ниже 10.....	35	6,3
10.....	103	18,6
11.....	16	2,9
12.....	122	22,0
13.....	38	6,8
14.....	31	5,6
15.....	128	23,1
16.....	24	4,3
17.....	18	3,2
18.....	24	4,3
19.....	6	1,0
20.....	8	1,6
25.....	1	

„Таким образом, — говорит исследователь, — почти четвертая часть грузчиков поднимает на спине 15 пуд., — эта цифра составляет наивысшую тяжесть для большинства грузчиков. От 10 до 12 пуд. включительно могут нести 43,5‰ грузчиков, т. е. около половины их; от 13 до 15 пуд.—35,5‰, т. е. больше трети их; от 16 до 18 пудов—11,8‰, т. е. больше одной десятой части их; наконец, 2,6‰ могут нести свыше 18 пуд. Если отбросить первую строку в таблице, т. е. лиц, которые заявили, что они поднимали меньше 10 пудов, и взять всех остальных, то в среднем из 519 чел. наивысшая тяжесть составит 13½ пуд. Сравнительно невысокий максимум объясняется тем, что многие из опрошенных работали на Сибирской пристани с тачками и, следовательно, имели возможность носить на спине меньшие тяжести. Вообще же, по отзывам, в других местах большинство грузчиков способно нести до 15 пудов“¹⁾.

¹⁾ А. Ф. Никитин, стр. 73—74.

Общее количество и весовой объем ежедневной работы были очень неодинаковы, в зависимости от целого ряда причин, начиная с предложения груза и спешности погрузки и кончая условиями работы: род груза, его упаковка, расстояние переноски, подъем и рельеф берега, устройство сходень и мостков, теснота пристани, погода, время дня и ночи и проч. „По отзывам тех грузчиков, которые могли это сообразить,—говорит Никитин,—количество перенесенного в течение дня груза обыкновенно достигает 200—300 пуд., а в дни особенно напряженной работы 700—800 и более пудов“¹⁾.

И это, как отмечено выше, иногда при неокрепшем еще организме грузчика-юноши, почти подростка!

Равным образом, очень разнообразна была и продолжительность рабочего дня грузчика, вообще не имевшая установления в зависимости от времени прихода и отхода пароходов, без разбора дня и ночи, особенно на промежуточных пристанях. В общем однако нормальный рабочий день грузчика был не менее 14 часов (от 5 час. утра до 7 час. вечера), но сплошь и рядом достигал 16—17 часов (с 3-х до 8 или с 4-х до 9), проходя при том без достаточного и правильного отдыха, с одним (обычно часовым) перерывом на обед. В течение самой работы бывали лишь время от времени небольшие передышки, минут по 5—10, чтобы „вздохнуть минутку“, а главное—„курнуть“, так как курить не позволялось поодиночке, и артель „затягивалась“ трубочкой или дешевой папироской сообща, по команде десятника: „покурим!“ Эти кратковременные передышки назывались на языке грузчиков „залогам“.

Вполне естественно, что все кратко отмеченные выше ненормальности и чрезмерности в работе грузчиков имели своим непосредственным результатом преждевременное разрушение их организма, которое обычно бывало тем сильнее, чем раньше грузчик начинал работать.

Общее разрушение организма рабочих было таково, что редкие из них имели силы продолжать свою работу свыше 40-летнего возраста. Тот же неоднократно цитированный нами доктор Никитин приводит такую сводку показаний грузчиков об общем периоде продолжительности их работы.

Продолжительность рабочего периода.	Число лиц.	% к общему числу.
1— 5 лет	305	40,2
6—10 „	261	34,4
11—15 „	96	12,6
16—20 „	62	8,1
21—25 „	19	2,5
26 и больше.	15	2,2

Таким образом, 74,6% или три четверти грузчиков работают не больше 10 лет. После этого срока число их резко падает, прогрессивно

¹⁾ Там же, стр. 75.

уменьшаясь с каждым годом. В среднем рабочий период грузчиков едва превышает 8 лет, выражаясь в 8,2 года. После 8-летнего труда грузчики оставляют свою работу, волей или неволей уступая ее другим, свежим силам.

Куда они уходят, на это красноречивый ответ дал санитарному доктору Лошилову сельский староста „одного крупного села Нижегородской губ.“, жители которого занимались в навигационное время грузовыми работами на волжских и камских пристанях: „Не много из наших крестьян проработает на грузке и до 40 лет—кто надорвется, кого зашибет, да и так похварывают часто. Ну, а уж если бог грехам потерпит, то куда же он годится после 15—20 лет такой работы? Бывало, что брали из жалости таких-то бывших грузчиков в пастухи общественные, да нет, нельзя: уж очень ногами слабы бывают. Одно им занятие остается—питаться Христовым именем“...

И, действительно, у грузчиков широко развивается целый ряд специфических профессиональных заболеваний, быстро приводящих их к инвалидности. Важнейшие из этих заболеваний, следующие:

а) искривление позвоночника (обнаруженное д-ром Никитиным у 67,2% освидетельствованных грузчиков);

б) варикозное расширение вен с опасными осложнениями в виде кровотечений из лопающихся варикозных расширений (наиболее распространенное и тяжелое заболевание грузчиков);

в) многочисленные грыжи, в большинстве случаев наживаемые при раннем (по возрасту) начале грузовых работ;

г) всевозможного рода опухоли на местах, подвергающихся особенно механическому раздражению;

д) атрофии и контрактуры в конечностях, особенно в руках;

е) ревматические боли в спине и ногах, в последнем случае часто с болезненными судорогами,—по словам самих грузчиков, это болезненные явления обычно с особенной силой дают себя знать в начале работы, когда они еще не успеют „разломаться“, и затем дома, зимой, когда усталое, изломанное тело восстанавливает свои силы отдыхом.

На ряду с этими специфическими болезнями промысла грузчиков среди них широко развиваются заболевания малярией, вызываемые тяжелой работой на воде и поблизости от воды во всякое время дня и ночи и при том в слишком легкой одежде даже в холодное осеннее время. Наконец, довольно большое распространение имеют венерические болезни, легко наживаемые грузчиками вдали от семей, в условиях низших слоев городского населения.

Само собой разумеется, что очень многочисленны среди грузчиков и случаи травматических повреждений. Д-р Лошилов, на основании опыта одного только обследованного им села с довольно большим процентом грузчиков, говорит, что ему пришлось „неоднократно слышать“ о случаях „более или менее тяжких повреждений с местными грузчиками“: „Так, один молодой и считавшийся силачем парень «надорвался» при переноске с парохода по мосткам со ступеньками «места» в 22 пуда весом и начал чахнуть; у другого, при тех же условиях, «хлынула кровь горлом» и он вскоре умер; третий получил перелом ноги от пролома под ним мостков; четвертый сильно повредил себе спину при падении с ношею на скользких мостках и т. д.“¹⁾

¹⁾ „Труды“ съезда судов. деятелей, созванного в Н.-Новгороде императ. о-вом судоходства 8—15 декабря 1903 г., стр. 356.

Пьянство среди грузчиков. При всех вышеуказанных условиях труда и быта грузчиков вполне естественным является развитие среди них (как прежде среди бурлаков) пьянства или, как говорит, д-р Никитин, „непомерное потребление алкоголя“. Можно думать, что это потребление является даже ограниченной потребностью для грузчика, как естественная реакция чрезвычайной физической работе при недостатке отдыха и недочетах в питании рабочего (в особенности недостаток жиров). При таком объяснении будет понятен и тот факт, что усиленное развитие пьянства среди грузчиков существует не только у нас, но и в других, при том значительно более культурных странах. Так, исследователь английских докеров Фести говорит, что рабочий наиболее распространенного типа этой категории „бывает пьян при всяком удобном случае,—склонность докера к элю и водке неодолима“¹⁾. То же замечается и в других странах.—Сами наши грузчики говорят, что спиртные напитки прямо необходимы при их труде, почему во время навигации у них и существует обязательная порция водки перед принятием пищи. Как мы видели выше, водке и кабаку было уделено не последнее место и в „поэзии“ грузчиков—запевках.

Общий культурный уровень грузчиков. Общий культурный уровень грузчиков, конечно, не мог быть высоким. Даже в лучшей части их состава—крестьянской молодежи, в этой „соли русской земли“, как характеризует врач Лошилов, вообще, профессиональных грузчиков из крестьян,—при общей низости культурного развития наших масс и совершенной невозможности для грузчика не только заняться своим развитием во время пребывания в городе, но даже устроить здесь хоть сколько-нибудь человеческую жизнь, наконец, при необходимости постоянного соприкосновения здесь и в жизни, и в работе с разными полонками городского общества, нельзя было искать высокой культуры, хотя, вообще, город и влиял все же, без сомнения, развивающе на молодых людей. Довольно веским показателем культурного уровня грузчиков могут служить сравнительные данные хотя бы с судовыми матросами о грамотности грузчиков. В то время, как число неграмотных среди матросов, по данным переписи 1901 г., выражалось в 47% общего их состава, количество неграмотных среди грузчиков, по обследованию д-ра Никитина, достигало 65,3%; 3,8% было полуграмотных и 30,9% грамотных. О каком-нибудь более высоком образовании, кроме простой грамотности, не могло быть, конечно, и речи.

Заработная плата. Заработная плата грузчиков, как общее правило на Волге, сдельная—с 1000 пудов „сработанного“ груза. В отдельных случаях (когда вес груза неизвестен) она исчисляется поштучно—по количеству перенесенных „мест“. Иногда практикуется и поденная плата (особенно в Нижнем, в период ярмарки); наконец, в редких случаях—месячная.

Размер платы, даже в одном и том же пункте и в одно и то же время, был чрезвычайно разнообразен в зависимости от целого ряда причин: рода товара, расстояния переноски, предприятия, у которого приходилось работать (у мелких парходчиков значительно дешевле, чем у крупных парходных фирм) и т. д. Так, напр., в Нижнем-Новгороде в начале 900-х годов (1903 г.) она колебалась от

¹⁾ Поль де-Рузье: „Профессиональные рабочие союзы в Англии“. Спб. 1898 г.

2 до 8 руб. с 1.000 пудов, чаще однако варьируясь между 4 руб. 50 коп. и 6 р. а в других крупных поволжских городах (Ярославле, Кинешме, Костроме, Саратове, Астрахани) от 4 до 5 р.¹⁾ В 1880—82 гг. плата „в Нижнем стояла от 3 р. 50 к. до 4 р., редко до 4 р. 50 к.; в то время как в Рыбинске не превышала 2 р. 50 к.²⁾; в 1890 г. в Нижнем поднялась до 5 р.³⁾; в 1892 г. во время холеры доходила до 10 и 12 р.; в 1899 г. в Симбирске на пристанях больших пароходных фирм платили от 6 р. 25 к. до 7 р. 50 к., в Сызрани—от 4 р. 50 к. до 5 р. и т. д.⁴⁾

Общая сумма заработка за навигацию колебалась в среднем от 150 до 250 р., поднимаясь в отдельных случаях, максимум, до 300 р. и спускаясь до 120—100, а у незаконтрактрованных рабочих до 80 р. и ниже. За вычетом довольно дорогого содержания грузчика во время навигации и других расходов, у него оставалось обычно от 50 до 100 р., которые он в лучшем случае и приносил домой от своей чрезвычайно тяжелой работы.

Конечно, совершенно иные цифры „заработка“ были у подрядчиков грузчицких артелей. Д-р Никитин по этому поводу говорит: „Заработок подрядчика еще менее поддается исчислению (чем заработок грузчика); поэтому возьмем для примера наиболее достоверные цифры. На пристанях одного большого пароходства в Нижнем-Новгороде грузооборот достигает цифры 14 милл. пудов; считая (minimum) по 6 руб. за 1000 пуд., подрядчик получил 84.000 руб. с пароходства, сам же уплатил, если считать по 5 р. за 1000 (на самом деле гораздо меньше), всего 70.000 р., т. е. чистый доход составил 14.000 р. за навигацию от одного только пароходства, а он имеет подряд у 7 пароходств! Сазонов⁵⁾ высчитал, что в 1880 г. в Нижнем подрядчик Анучин за 6 милл. пуд. от о-ва «Дружина» получал 45.000 р., а рабочим платил не более 17.000 р.“⁶⁾ Д-р Лоцилов приводит один более скромный контракт по найму грузчиков, в котором вознаграждение подрядчику „за труд по надзору и распределению работ между грузчиками“ устанавливалось „по 6 к. с каждой 1.000 пудов, помимо причитающегося пая с остальной суммы на правах члена артели“. Но и по этому контракту общая сумма, полученная подрядчиком (сравнительно небольшой артели), выразилась в сумме „свыше 2.000 руб.“⁷⁾

Так наживались кулаки-подрядчики на работе грузчиков бывших во многих случаях их же односельчанами.

1) А. Ф. Никитин, стр. 124—126.

2) Сазонов: „Ростовщичество и кулачество“ Спб. 1894 г.

3) „Русское Судоходство“ 1890 г., № 127, стр. 82.

4) Материалы по санит. состоянию Симбирской губ. (Симбирск, 1900), стр. 26 и 298.

5) Сазонов: „Ростовщичество и кулачество“.

6) Никитин, стр. 140.

7) Лоцилов, стр. 16 и 18.

Г Л А В А XIV

ПЕРИОД ПАРОВОГО ФЛОТА И ЖЕЛЕЗНОГО СУДОСТРОЕНИЯ.

(Продолжение).

Важнейшие судостроительные и судоремонтные пункты парового периода.

С развитием пароходства судостроительная деятельность в Поволжья развернулась еще шире, чем в предыдущие периоды, при чем здесь, кроме многочисленных пунктов деревянного судостроения, появился целый ряд специальных заводов и мастерских различной величины и оборудования по постройке, сборке и ремонту железных судов, в частности пароходов и их отдельных частей; кроме того, железным судостроением занялись и механические заводы, возникшие ранее.

Деревянное судостроение. Однако с течением времени деревянное судостроение собственно на Волге начало постепенно сокращаться. Объяснялось это отчасти заменой деревянных судов (особенно паровых) железными, главным же образом улучшением постройки судов с превращением значительной части их из однолетних (как было раньше) в многолетние: развитие буксирной тяги вызвало необходимость большей прочности буксируемых судов, получавших вследствие этого способность и более продолжительной службы, что в свою очередь исключало необходимость почти ежегодного возобновления непарового флота, как это практиковалось в до-паровой период. Позднее резкое сокращение строительства непаровых судов было вызвано увеличением их размеров и грузоемкости.

Само собой понятно, что как улучшение качества постройки судов, так и увеличение их размеров естественно вызывали непрерывное возрастание их стоимости.

По официальным данным б. министерства путей сообщения ¹⁾, в пятилетие 1865—69 годов в волжском бассейне было построено в общем 26.562 судна на сумму 16.619.976 руб. Из них собственно на Волге было выстроено 9.629 судов (36,25% общего числа) на сумму 5.430.037 руб. (32,66% общей стоимости), при чем среди этих судов было 108 железных (16 пароходов и 92 баржи), стоимостью в 1.225.700 руб. Таким образом количество деревянных судов, построенных в 5-ти-летие собственно на Волге, выразится в 9.521, стоимостью в 4.204.337 руб., или в среднем по 1904 судна ежегодно, стоимостью одного судна в 441,5 руб.

¹⁾ „Статист. сборники“ м-ва п. с. и В. Зверинский: „Материалы для статистики речного судоходства в Европ. России“. I-LII.

По тем же данным за десятилетие 1879—1888 годов в волжском бассейне были построено 43.947 непаровых судов, на общую сумму 40.351.367 руб., при чем собственно на Волге выстроено всего 4.085 судов (около 9,3%) на сумму 8.092.440 руб. (20%), или по 408 судов ежегодно, но средней стоимостью одного судана уже в 1981 руб.

На протяжении одного десятилетия вышеуказанная эволюция непарового флота собственно на Волге, по сравнению с ее притоками, выразилась в таких цифрах:

Построено судов		1884—1888 гг.		
в пятилетие: 1879—1883 гг.				
Собственно.	Число судов.	На сумму руб.	Число судов.	На сумму р.
на Волге....	2.396	3.755.682	1.689	4.336.767.
На притоках				
Волги..	19.489	15.247.702	20.364	17.011.216.

Еще через 10 лет, в 1897 г., по сведениям министерства, число выстроенных на Волге судов было меньше против 80-х годов на 29%, стоимость же одного судана увеличилась больше, чем в три раза. О дальнейшем сокращении строительства непаровых судов в 900 гг. свидетельствует отмеченное нами выше уменьшение самого количества их.

По отдельным районам Поволжья деревянное судостроение в 1865—69 гг. распределялось таким образом:

а) По притокам верхней Волги до г. Рыбинска:

р. Гжать.....	644 судов на	179.000 руб.
р. Тверца.....	557 " "	178.680 "
р. Созь.....	158 " "	28.065 "
система р. Мологи.....	9.366 " "	1.544.681 "

Итого 10.725 судов на 1.930.426 руб.

б) По притокам Волги между Рыбинском и Н-Новгородом:

система р. Шексны.....	7.160 судов на	2.398.415 руб.
система Белоозера.....	641 " "	180.325 "
р. Сутка.....	92 " "	23.325 "
система р. Костромы.....	370 " "	802.074 "
р.р. Немда и Унжа.....	1.660 " "	705.039 "
система р. Оки.....	1.545 " "	1.031.598 "

Итого 11.468 судов на 5.140.776 руб.

в) По притокам от Нижнего-Новгорода до р. Камы:

р. Сура.....	104 судов на	134.265 руб.
р. Велуга.....	427 " "	212.832 "
р. Рутка.....	7 " "	2.600 "
система Камы.....	3.831 " "	3.769.040 "

Итого 4.369 судов на 4.118.737 руб.

Как можно видеть, огромное большинство судов (83,55%) было построено в районе верхней Волги, до г. Нижнего-Новгорода включительно, что естественно объясняется обилием здесь лесов, дававших главный материал для постройки. По общему количеству сооружаемых судов на первом месте стояла р. Молога с притоками, выпускавшая в 90 г.г. в среднем по 1036 судов ежегодно. Затем в последовательном порядке шли: Шексна, Волга, Кама, Уфа, Унжа и Белая.

Из отдельных поволжских губерний деревянное судостроение было преимущественно сосредоточено в губерниях: Нижегородской, Костромской, Ярославской, Казанской, Тверской и Новгородской.

В Нижегородской губ. деревянное судостроение было сосредоточено главным образом в г. Балахне (где ежегодно было занято судостроением до 3.000 человек)¹⁾ и в Балахнинском уезде. Кроме того, оно было широко развито по р.р. Керженцу и Ветлуге в Макарьевском и Семеновском уездах.

В Костромской губ. строительство судов сосредоточивалось в уездах, лежащих по левому берегу р. Волги, преимущественно же в Кологривском по р. Унже и в Солигаличском и Буйском по системе р. Костромы²⁾.

В Ярославской губ. наиболее выделялись судостроением селения Мологского уезда, расположенные в низовьях р. Сити, где выделялись главным образом барки, и селения Мышкинского уезда по берегу Волги, начиная от устья р. Сутки³⁾.

В Казанской губ. судостроение было особенно развито в ее северной части, главным образом по левой стороне р. Волги. Из отдельных пунктов необходимо указать на села Верхний и Нижний Услоны Свияжского уезда⁴⁾.

В Тверской губ. центрами судостроения считались города: Зубцов, Ржев, Корчева и Вышний-Волочек⁵⁾.

Наконец, в Новгородской губ. судостроение было особенно распространено в уездах Череповецком, Белозерском и Кириловском (по системе р. Шексны и Белоозера) и в г. Устюжне (на р. Мологе), где все население сплошь занималось строительством тихвинок⁶⁾.

Ниже Казанской губ. судостроение не было развито, за исключением немногих случаев постройки судов из привозного леса.

В бассейне р. Камы первое место по судостроению принадлежало Пермской губ., в которой многочисленные суда разных типов и названий строились на пристанях и заводах уездов: Чердынского (по р.р. Колве и Вишере), Соликамского (по р. Каме), Пермского (по Каме и Чусовой), Екатеринбургского (по Чусовой) и Красноуфимского (по Чусовой и Уфе)⁷⁾.

Второе место занимала Вятская губерния с уездами Сарапульским и Елабужским по р. Каме и городами Вяткой, Слободским и Орловом по р. Вятке.

1) Нижегород. сборник 1870 г., т. III стр., 314.

2) Кр ж и в о б л о ц к и й: „Костромская губерния“, стр. 397, и „Экономич. состояние город. поселений“, ч. 1, Костром. губ., стр. 21.

3) Артёмьев: „Список населенн. мест Ярославской губ“, 1865 г., стр. LVIII.

4) Памят. книжка Казанской губ. на 1863 г., отд. IV, стр. 81 и 100.

5) Преображенский: „Тверская губ.“, 1854 г., стр. 426.

6) Кисловский: „Военн. статист. Новгородской губ.“, стр. 128.

7) Мовель: „Пермская губерния“, 1864 г., ч. 1, стр. 210.

Наконец, в Уфимской губ. судостроением занимались на р. Белой в городах Бирске и Уфе и по притокам Белой—Уфе, Аю, Катаву, Юрезаню и др., преимущественно при горных заводах.

В бассейне р. Оки деревянное судостроение существовало только в среднем и нижнем течении реки, начиная с Рязанской губ. Здесь им занимались главным образом крестьяне Касимовского уезда, проживавшие по р.р. Гусю и Оке; центром судостроения считался Гусьский погост. Кроме того, судостроение (более мелких судов) было развито в Зарайском уезде, преимущественно в селах Деднове, Ловцах и Сельцах ¹⁾.

В Тамбовской губ. суда строились по р.р. Мокше и Цне, главным образом в уездах Шацком, Елатомском и Темниковском.

Во Владимирской губ. судостроением занимались в Меленковском уезде—по р. Оке у Досчато-Железницкого завода и по р.р. Гусю и Колпи и в Вязниковском уезде по р.р. Тезе и Клязьме ²⁾.

Наконец, в Пензенской и Симбирской губерниях постройка судов производилась в ряде пунктов по р. Суре и частью в Краснослободском уезде по р. Мокше ³⁾.

Из отдельных районов с более интенсивным деревянным судостроением первое место занимал, по прежнему, нижегородский район, но в нем центр тяжести в данном отношении перешел теперь из города Нижнего-Новгорода в более мелкие, уездные пункты. Важнейшими из таковых были: г. Балахна, построившая в десятилетие 1879—1888 годов разного рода судов на 943.000 руб., т. е., считая по тогдашней средней стоимости одного суда, около 100 судов ежегодно, в конце же 90-х годов (в пятилетие 1895-1900 гг.) доведшая годовую выделку до 202 в среднем судов ⁴⁾; село Городец, в 80 гг. строившее на 684.000 руб. в год, или приблизительно по 65—70 судов, а в 90 гг. по 154 судна; дер. Сологузово—с производством в 80 гг. на 583.000 руб. или около 60 судов в год; дер. Юг—с производством на 340.000 руб. или до 35 судов в год; село Работки—на 320.000 руб. или по 30—35 судов; село Печеры (у Нижнего-Новгорода)—с производством на 232.000 руб. или до 25 судов; дер. Гаврилово и село Гнилицы (близ Нижнего-Новгорода) на р. Оке; наконец, примыкающие к нижегородскому району дер. Абрашкино (строившая ежегодно до 10 судов), село Пучеж (старый „бурлацкий базар“ и давний крупный судостроительный пункт) и село Сокольское, в особенности известное некогда производством расшив, — все три в южной части Костромской губернии.

Из других районов и отдельных пунктов деревянного судостроения особенно выделялись: а) по р. Волге—Рыбинск, выпускавший в 80-х гг. ежегодно до 20 судов (на 203.000 руб.) и гг. Романов и Мышкин; б) по р. Мологе—г. Молога (с производством на 595.000 р. или до 60 и более судов системных типов), г. Устюжна, с. Иловня и д.д. Перемут, Огиб и Оснополье; в) на р. Мсте—д. Малиновец и

¹⁾ Баранович: „Рязанская губерния“, стр. 92.

²⁾ Талызин: „Владимирская губерния“, 1852 г., стр. 204.

³⁾ Рябинин: „Пензенская губерния“, 1867 г., ч. 1, стр. 122.

⁴⁾ Из балахнинских строителей баржей особенной известностью пользовались: Александр Алексеевич Плотников (имевший и свой лесопильный завод), Исаков (строивший ежегодно до 20 баржей), трое Редозубовых, Беднягин и Поляков, а позднее Павел Николаевич Лапшин (сын отмеченного выше „судовщика“ и строителя расшив Николая Михайловича Лапшина), сын его Михаил Павлович Лапшин и Александр Александрович Худяков—оба переехавшие затем в Нижний-Новгород, где Худяков построил 3 плавучих дока для ремонта судов, а Лапшин занялся пароходным делом.

пос. Опоченский; г) на р. Унже—г. Кологрив; наконец, в камском бассейне: д) на самой р. Каме—до 29 постоянных судостроительных пунктов, выпустивших в 1879—1888 гг. 671 судно на общую сумму 1.993.136 руб.; е) на р. Чусовой—заводы Шайтанский, Уткинский, Билинбаевский и ряд других пунктов, с общей производительностью за то же десятилетие в 2.727 судов на сумму 972.581 руб.; ж) на р. Белой— Белорецкий завод, построивший в 1879—1888 гг. 1283 судна на сумму 720.649 р. и к концу 90-х годов доведший свою производительность до 278 судов в год; з) на р. Уфе—г. Красноуфимск, заводы Михайловский, Уфалейский и др. пункты, с общей производительностью за десятилетие 1879—1888 гг. в 1567 судов на сумму 1.292.018 руб.; и) на р. Вятке — несколько (уже отмеченных выше) пунктов, давших за те же годы 182 судна общей стоимостью в 304.272 р.; к) на других притоках Камы—целый ряд пунктов (из коих важнейшим может быть признан г. Кунгур на Сылве), с общей производительностью за 10 лет в 4.415 судов на сумму 7.196.954 р. ¹⁾.

Всех более или менее постоянных пунктов деревянного судостроения в волжском бассейне насчитывалось в 80 и 90 гг. на самой Волге 70 и в системах—Камы 159, Шексны и Белоозера 91, Ветлуги 41, Мологи 29, Унжи 27 и Оки 23.

Железное судостроение.

Судостроительные заводы на Волге.

Пункты железного судостроения—и парового, и непарового—сосредоточивались преимущественно в городских родах или около городов.

И здесь на первом месте стоял г. Нижний-Новгород и его район, в котором расположился целый ряд заводов и судоремонтных мастерских во главе с старейшим и крупнейшим на Волге Сормовским заводом, сыгравшим первенствующую роль в волжском судостроении последнего времени.

Сормовский завод. Огромный механический, чугунолитейный, судостроительный, паровозостроительный и сталелитейный завод расположен в с. Сормове, на правом берегу р. Волги, в 10 в. выше Нижнего-Новгорода. Основан в 1849 г. в виде небольших мастерских „Т-ва нижегородской машинной фабрики и волжского буксирного и завозного пароходства“, позднее преобразованного в „Камско-Волжское пароходное общество“; затем перешел в владение инициатора и главного пайщика этого предприятия Дмитрия Егоровича Бенардаки ²⁾.

Первыми пароходами, выпущенными с верфи завода, были „Заря“ и „Стрела“, полученные „Т-вом нижегородской машинной фабрики“ в разобранном виде из Бельгии и собранные на заводе в 1851 г. В связи с этим сормовские мастерские были расширены и при них устроен сухой док. Сборкой первых судов руководили бельгийские инженеры: Арно по корпусу и Кадо по механизмам, при управляющем и заводом, и пароходством т-ва Алексея Ивановиче

¹⁾ „Статист. сборники“ м-ва и п. с.; „Энцикл. Лексикон“ Плюшара (ст. „Волга“); „Энци. словарь“ Брокгауза и Ефрона; ж. „Русс. Судоходство“ 1900 г., № 221; „Обзор жел. дорог. и водн. путей России“, изд. 1900 г., и др. источники.

²⁾ Д. Г. Бенардаки, грек-офицер, приехавший на Волгу первоначально в качестве доверенного крупнои греческой фирмы, державшей откупа, а затем сам занявшийся откупным делом, на котором быстро нажил крупное состояние и получил придворный чин камер-юнкера. Одновременно Бенардаки принял участие в пароходном деле в качестве акционера нескольких обществ и главным образом „Камско-Волжского“. По смерти Д. Е. (в конце 60-х годов) имущество его перешло к жене и сыну, которые быстро спустили его. В 1875 г. по особому высочайшему повелению над ним было уже учреждено опекуновое управление.

Узатис. По окончании сборочных работ инженер Арно, по приглашению завода, остался на нем в качестве ближайшего руководителя судостроительного отдела, который и начал быстро развиваться¹⁾. Кроме Арно и Узатиса успеху этого развития не мало еще способствовал известный корабельный инженер Михаил Михайлович Окунев (позднее строитель самого большого в свое время броненосца „Петр Великий“ и автор весьма содидной судостроительной энциклопедии „Теория и практика кораблестроения“), состоявший консультантом Сормовского завода²⁾.

В первое десятилетие судостроительных работ (по 1861 г.) заводом было выпущено около 60 паровых судов, общей мощностью до 32.000 индик. сил. Оборот завода достигал 250.000 руб.

В 1861 г. руководство судостроением на заводе перешло к инженеру Алексею Гавриловичу Некрасову³⁾, за время которого, с 1861 по 1871 г., заводом был построен 41 пароход (в том числе „Князь Пожарский“, „Кормилец“, „Москвич“, „Механик Беляев“, „Тагил“), при чем постройки были выполнены с таким совершенством, что все пароходы до последнего времени считались на Волге одними из лучших по устройству своих корпусов. Ближайшими помощниками Некрасова были: выученик завода механик-самоучка Федор Сергеевич Беляев и французский инженер Жорнсон. Мастерами состояли Д. М. Гнусин, Гут и Пирсон (позднее перешедший на завод Гакса в Кунгур). Между прочим, за время Некрасова в Сормове был построен „Переворот“ для Камско-Волжского пароходного общества и 6 туеров для р. Шексны.

В 1871 г. на заводе был открыт сталелитейный цех, для которого поставлена первая в России газо-генераторная печь Сименса-Мартена для выделки „мартеновской стали“. Предварительно для ознакомления с сталелитейным делом будущей строитель цеха горный инженер Александр Александрович Износков был командирован заводом за границу, а постройку печи инстурировал особый представитель Сименса-Мартена англичанин Кинкель, который затем и получал с завода за установку печи (огражденной патентом) по 5 к. с каждого отлитого пуда стали⁴⁾.

В 1872 г. завод был акционирован, с учреждением акционерного общества под названием „Сормово“.

Устав о-ва „Сормово“ был высочайше утвержден 4 февраля 1872 г. Согласно ему о-во ставило себе целью: „выплавку чугуна, выделку железа и стали, приготовление из них изделий на продажу, построение машин, судов, подвижного состава для железных дорог, рельсов и пр., а равно самую добычу всякого рода металлов и минералов“ (§ 1-й устава). Учредителями о-ва были: отставной поручик князь Константин Эсперович Белосельский-Белозерский наследники Дмитрия Егоровича Бенардаки и надворный советник Иван Петрович Балашов (примеч. к § 1). Для развития своей деятельности о-во

¹⁾ Инженер Кадо также остался в России, поступив на службу (по окончании работ в Сормове) к т-ву „Самолет“ в его тверские мастерские.

²⁾ Сын его, также корабельный инженер, Константин Михайлович в начале 70-х годов был директором Сормовского завода и много содействовал его улучшению и развитию (при нем, напр., был устроен сталелитейный цех). Оставил службу на заводе в 1885 г. вследствие возникших недоразумений с опекунским управлением по делам Д. Е. Бенардаки, в частности с М. Н. Журавлевым, вошедшим в управление от кредиторов завода.

³⁾ Умер в 1907 г., отдав работе на Волге около 40 лет.

⁴⁾ Через 3 года завод вошел в соглашение с владельцами патента, уплатив им единовременно сумму по расчету средней выработки стали в год.

приобретало от наследников Бенардаки заводы: „а) Сормовский механический, находящийся в Нижегородской губернии в Балахнинском уезде, и б) Авзяно-Петровский железодельный, находящийся в Оренбургской губернии в Верхне-Уральском уезде“, „со всеми принадлежащими к ним землями и лесами, со всеми зданиями и машинами, со всеми заводскими принадлежностями и прочим имуществом“ по оценке, окончательно определяемой общим собранием акционеров (§ 2). Капитал о-ва определялся в 2.550.000 руб., разделенных на 25.000 акций, по 100 руб. каждая, при чем для открытия действий о-ва выпускалось 17.000 акций, на 1.700.000 руб., распределенных между учредителями и другими лицами, приглашенными ими к участию в предприятии. Остальные акции (которым, в целях более удачной реализации, присваивались некоторые преимущества против акций первого выпуска) о-во обязывалось выпустить в течение одного года по открытии своих действий (§ 7). Местонахождение правления назначалось в Петербурге (§ 14) ¹⁾.

В следующем по акционированию 1873 году о-вом была начата постройка вагонных мастерских со всеми необходимыми их отделами—сталепрококовочным, бандажным и деревообделочным, а в 1874 г. были выпущены уже первые товарные вагоны, на изготовление которых в количестве 3.000 шт. завод получил заказ от казны. В связи с этим, а также, надо думать, и с кризисом, испытываемым волжским судоходством, вызвавшим некоторое сокращение заказов на суда, судостроительная деятельность завода, признанная маловыгодной, была почти совершенно остановлена и вновь оживилась только в 80 годах.

С 1886 г. заводом была начата постройка морских наливных шхун, а в 1888 г., при механике инженере Якове Яковлевиче Лазареве, построена первая двухколенчатая машина тройного расширения.

В 1894 г., по уплате наследникам Бенардаки всей первоначальной стоимости завода, последний окончательно перешел в собственность акционерного общества и был заново перестроен, при чем, помимо уже существовавших отделов, в 1895 г., при материальной помощи Русско-американского промышленного общества, был устроен еще паровозостроительный отдел. В связи с этим расширением железнодорожного строительства судостроительная деятельность завода была снова несколько ослаблена, оживившись лишь с конца десятилетия, когда завод, вообще, достиг наивысшего развития, при чем теперь его судовая работа не ограничилась даже одним волжско-каспийским бассейном, но распространилась далеко за его пределы. Так, он построил ряд судов для обского бассейна и для р. Амура (где, между прочим, устроил самостоятельную верфь для сборки пароходов), выполнял многочисленные работы для военноморского ведомства (напр., по сооружению канонерок для амурской военной флотилии, изготовлению и сборке механизмов для крейсера 1-го ранга „Очаков“ и для военного транспорта „Камчатка“) и т. д.

Общее количество судов, построенных заводом за время его существования до последней европейской войны, превышает 400 единиц, при чем большая половина их приходится на последние 20 лет. Высшая производительность в этой области была проявлена заводом в 1908—1909 гг., когда за 10 месяцев было выпущено 26 судов стоимостью в 4 с лишком миллиона руб., при чем было занято работами до 4.000 человек.

¹⁾ П. С. З. Р. И., собр. 2, т. XLVII, № 50311.

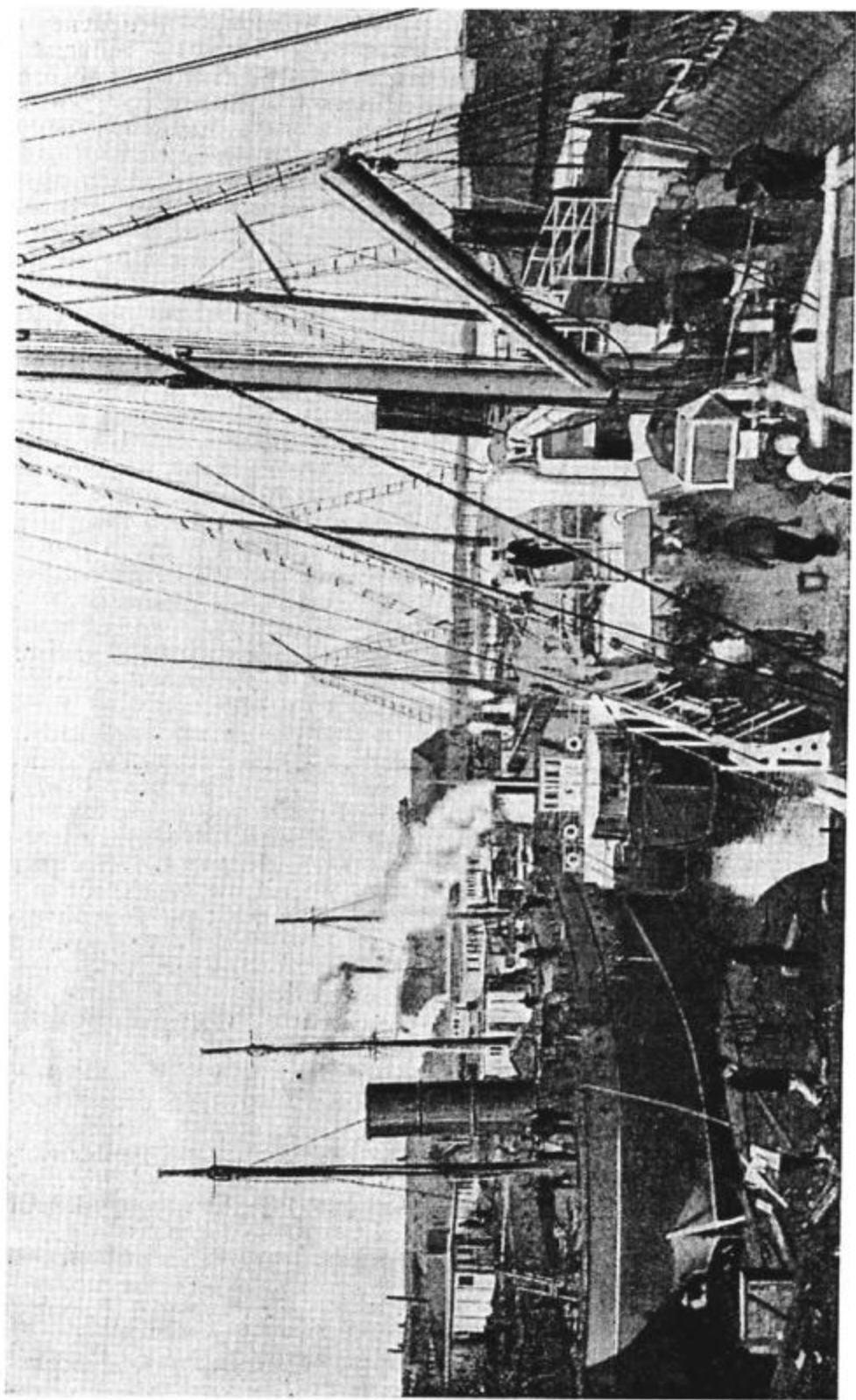


Рис. 210. Судостроительная верфь Сормовского завода.

Ближайшими руководителями судостроения были, после инженера Лазарева, механик Василий Иванович Калашников и инженеры Николай Николаевич Приемский и Николай Васильевич Кабачинский (ныне инспектор Волжского госпароходства). После Кабачинского должность главного инженера завода была упразднена и техническое руководство судостроением перешло всецело к заведующему судостроительным отделом—инж. Феофилакту Александровичу Барановскому (продолжающему работавать донные). Судовые механизмы изготавливаются в механическом отделе завода, которым заведует инж. Дмитрий Михайлович Михеев.

В последние перед революцией годы завод имел следующие отделы:

1) Машиностроительный, изготавливавший паровые машины всяких систем и разного назначения: для пароходов, электрических станций, паровых мельниц, прокатных мастерских и т. д., а также части машин: валы, кривошипы, зубчатые колеса, и вспомогательные механизмы: паровые брашпили, штурвалы, лебедки и пр.

2) Судостроительный отдел, с годовой производительностью до 400 тыс. пуд. железных корпусов всякого рода судов: пароходов, морских шкун, землечерпательных снарядов и т. п. (см. рис. 210).

3) Вагонный отдел, с производительностью до 5.000 товарных и пассажирских вагонов, вагонов-цистерн, платформ и пр.

4) Паровозный отдел, с производительностью до 25 паровозов в месяц.

5) Котельный, резервуарный и мостовой отделы, с общей производительностью до 800 тыс. пуд. разных изделий в год, как-то: паровых котлов, нефтяных резервуаров, водяных баков, железнодорожных мостов, металлических стропил и пр.

Для заготовки разных материалов производства, как, напр., леса, железа и стали, имелось несколько вспомогательных отделов. Железо и сталь вначале получались заводом с Урала, но уже в 1857 г. были устроены собственные пуллинговые печи и прокатные станки.

Почти все краны и станки на заводе приводились в действие электричеством, для чего была устроена огромная электрическая станция.

Общая производительность завода за последние перед войной и в начале войны годы достигала до 14½ милл. руб.; число рабочих доходило до 15 тыс. человек.

Завод Колчиных, позднее Курбатова в Нижнем-Новгороде. Основан в 1857 г. в городской черте г. Нижнего-Новгорода, на нижней набережной Волги (в так называемой Фабричной слободе) бывшими агентами Камско-Волжского пароходного общества бр. Иваном и Родионом Савельевичами Колчиными, из которых первый завел позднее собственное довольно крупное судоходное предприятие. До 1865 г. завод занимался только сборкой пароходов, изготовлявшихся за границей и доставляемых в Россию в разобранном виде. Главным механиком был Александр Сергеевич Муфтелев, не имевший специально-технического образования, но получивший хорошую практическую подготовку на Выксунских горных заводах (см. ниже). В 1865 г. Муфтелев перешел на службу в рыбинский Журавлевский завод, и руководить заводом Колчиных был приглашен упоминавшийся нами выше инженер-механик Виллиам (Василий Иванович) Джонс, работавший здесь 3 года. В течение следующих 3 лет на заводе сменилось несколько механиков (Соболев, Красильников, Соколов), после чего в качестве руководителя был приглашен В. И. Калашников, остававшийся во главе завода до 1889 года.

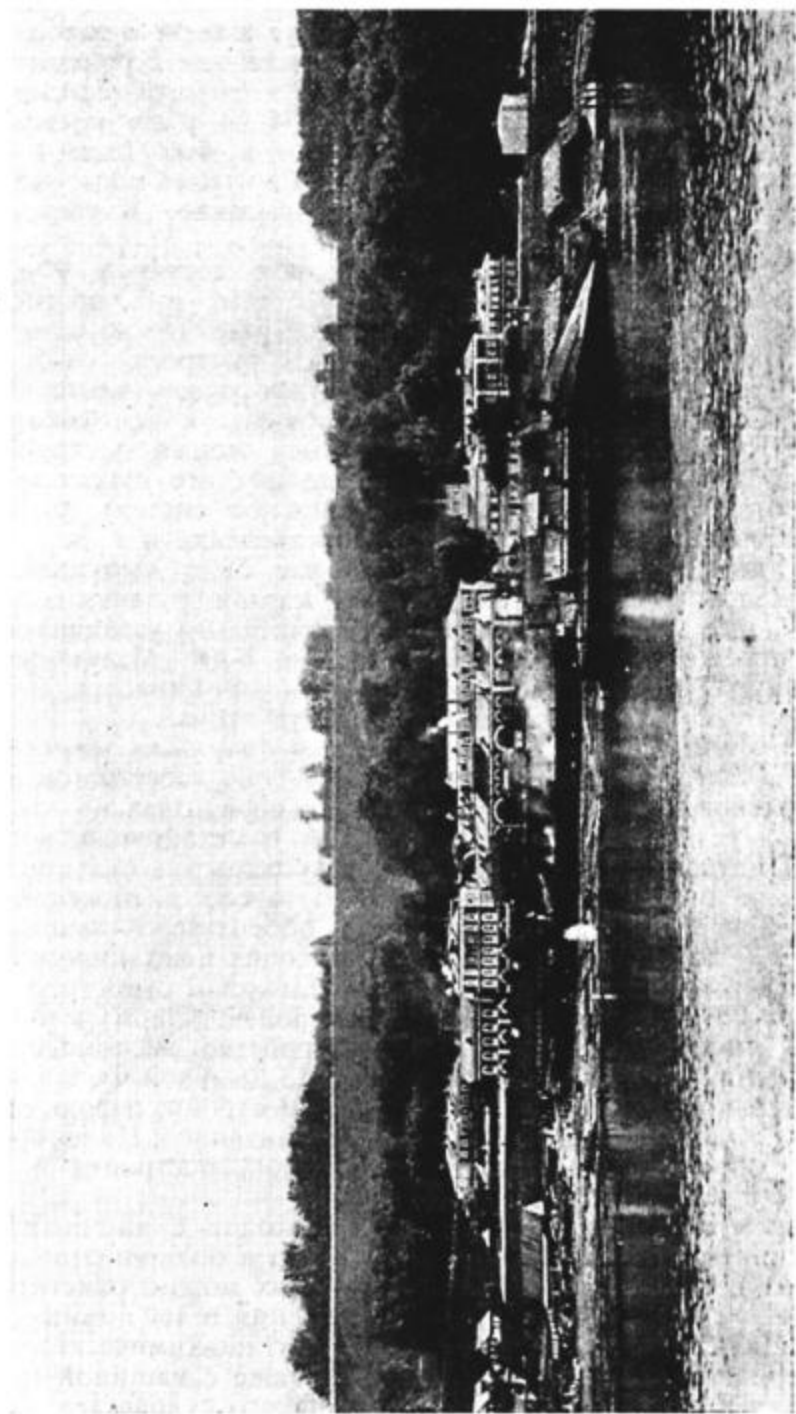


Рис. 211. Курбатовский завод в Нижнем-Новгороде.

Между тем в 1877 г., после смерти Ивана Сав. Колчина, завод поступил в распоряжение его наследника Устина Саввича Курбатова, который, на ряду с развитием своего пароходства, сильно расширил и улучшил его. По смерти Курбатова завод вместе с пароходством перешел, по духовному завещанию, к племяннице Курбатова Ольге Петровне Карповой (пригласившей для руководства заводом снова Калашникова, остававшегося здесь до 1898 г.), а по прекращении Карповой пароходства в конце 1900 годов был сдан в аренду о-ву „Мазут“, в руках которого и оставался до самой национализации волжского флота, сохраняя все время название „Курбатовского“ (см. рис. 211).

Наивысшей производительности завод достиг в 90-е годы, когда оборот его выражался в 500—625 тыс. руб., но постройка новых пароходов имела наиболее широкое развитие во время завладения Калашникова, когда заводом было выстроено около 30 пароходов, как для волжского бассейна, так и для некоторых рек западной Сибири. Здесь же были построены и все собственные пароходы Курбатова, славившиеся на Волге своими достоинствами; равным образом на заводе были переделаны все старые простые машины бывших Колчинских пароходов на систему Compound, простые двигательные колеса их на Моргановские и т. д.

Уже до середины 90-х годов заводом было выпущено более 100 пароходов и столько же паровых машин различных систем; в последующее время это количество значительно увеличилось.

По переходе завода в распоряжение о-ва „Мазут“, главным инженером его был назначен Самуил Семенович Гинзбург, начавший здесь службу в 1889 году в качестве конструктора.

Механический завод „Высочайше утвержденного товарищества Добровых и Набголиц“ был основан в 1873 г. на набережной р. Оки, близ городского нижегородского моста и первоначально занимался постройкой разного рода машин, орудий и механизмов, в особенности для мельничного дела. В 1894 г. было открыто котельное и судостроительное отделение в виде особого завода в заокской части Нижнего-Новгорода Канавине. Годовой оборот всего завода колебался от 1½ до 2½ милл. руб. Число рабочих в механическом отделении было 300—500 человек и в котельном и судостроительном отделениях 200—300 человек. Главным производством завода в период его высшего развития было: устройство железнодорожных водоснабжений (на дорогах Оренбургской, Джанкой-Феодосийской, на всем великом Сибирском пути и др.), постройка паровых котлов, городских водопроводов (в том числе в Канавине и Нижегородской ярмарке), оборудование мельниц, лесопилок, постройка и ремонт пароходов и т. д.

Заводом построено до 30 новых пароходов с машинами тройного расширения и Compound, мощностью в большинстве случаев до 70 номин. сил. В качестве более крупных можно отметить пароходы: „Лев“ с машиной тройного расширения в 150 номин. сил, построенный для нефтепром. о-ва „Варинские техно-химические заводы“ И. Н. тер-Акопова; „Сидор Шibaев“, также с машиной тройного расширения в 600 индик. сил, для казанского судовладельца Н. П. Ярцева; „Яргомский“ с такой же машиной в 150 номин. сил для П. Д. Яргомского; „Шквал“, „Гурьевец“ и „Кумса“ с машинами Compound от 80 до 100 номин. сил—для самого товарищества и т. д.

Управляющим заводом был Евгений Августович Левестам, а главным механиком Николай Павлович Степанов. Одно время

техническим руководителем завода был популярный на Волге механик-самоучка Иван Васильевич Тюрин.

Чугуно-медно-литейный и механический завод Янковского—Мейер, небольшой по размерам, со штатом рабочих до 50 человек, был открыт в 80 г. в верхней части г. Нижнего-Новгорода (на Большой Печерской ул.) В. В. Янковским, вскоре же однако сдавшим его в аренду Карлу Ивановичу Мейеру, который и развил его деятельность, а позднее купил завод в собственность.

Завод имел мастерские: механическую, литейную, слесарную, модельно-столярную и кузницу и занимался преимущественно выделкой небольших паровых машин мощностью от 10 до 50 сил.

Уже до половины 90 годов таких машин было построено заводом свыше 50.

Небольшой *механической завод* Павла Ивановича *Волосова* в Благовещенской слободе г. Нижнего-Новгорода, производивший главным образом разные ремонтные работы, но в то же время строивший и мелкие новые пароходы в 35—40 сил.

Также небольшой *завод-мастерская* Ивана Тимофеевича *Смолкина* на б. Телячьей (ныне Гоголевской) ул., сослуживший немалую службу волжскому судоходству главным образом изготовлением камеронов собственной системы Смолкина.

Завод бр. Зобниных—Джонса. Существовал близ пригорода Нижнего-Новгорода с. Печер, на берегу Волги. О времени открытия его и работе за первый период существования, когда он принадлежал Зобниным, как равно и о самих бр. Зобниных, у нас сведений не имеется. В 1870 г. завод купил известный инженер-механик Виллиам (в волгарском обиходе—Василий Иванович) Джонс.

Сын директора тульского оружейного завода, англичанин по происхождению, Джонс до 1865 г. служил на Выксунском заводе Шепелевых, откуда перешел механиком на завод Колчина, пробыв в этой должности до 1868 г. Купив завод Зобниных, он построил здесь несколько прекрасных пароходов (в том числе 150-силные „Фультон“ для себя самого и „Милорадович“ для Крымова), но не смог вести дело коммерчески и, в конце концов, почти разорившись, перепродал завод в 1872 г. обратно старому его владельцу Зобнину и в том же году умер, всего 47 лет от роду. В 1870 и 1871 г. одновременно с ведением своего завода Джонс состоял консультантом в Сормове при постройке там первых пароходов американского типа „Переворот“, „Миссисипи“ и „Д. Бенардаки“, проведя на них, между прочим, машины Корлиса с простым расширением, вместо обычных сормовских машин Compound.

Нелишне отметить, что на своем заводе Джонс построил довольно оригинальный пароход „Зубастый“, предназначенный для плавания по р. Шексне и имевший какое-то особое приспособление в виде зубов, которыми он цеплялся в порожистых местах с быстрым течением за дно реки, помогая тем движению судна. Опыт плавания этого парохода оказался удачным, но зубчатое приспособление его рвало туерную цепь, проложенную по Шексне, почему в 1873 г. (уже после смерти Джонса) было убрано и судно было переделано на обыкновенный буксирный пароход.

О дальнейшей судьбе завода Джонса-Зобнина у нас сведений не имеется.

Механический завод Калашникова. Основан в 1894 г. в дачной местности г. Нижнего-Новгорода „Моховые Горы“ не раз упоминавшимся нами выше и широко известным на Волге механиком-практиком

Василием Ивановичем Калашниковым. Первыми построенными на заводе пароходами были „Князь Юрий“, с 2 машинами Compound, для нижегородской речной полиции (поздее проданный пароходству Любимовых) и „Воля“, с машиной четверного расширения, для Сироткина, сделанной по чертежам Калашникова на московском заводе Бромлей. Пароход „Князь Юрий“ и чертежи машины с „Воли“ были премированы на Нижегородской выставке. Всего Калашниковым было построено на заводе до 15 пароходов. Одними из лучших построек завода Калашникова были пароходы „Орел“ (для Мензелинцева) и „Дюжий“ (для барона Дельвига), оба с машинами Compound.

В 1895 г. Калашников был приглашен главным механиком на завод наследницы Курбатова О. П. Карповой и временно прекратил самостоятельные работы на своем заводе.

Снова вернулся он на завод в 1898 г. и продолжал работать на нем до 1904 г., после чего поступил на службу в комитет страховых обществ, где и оставался до своей смерти, последовавшей в 1908 г. За это время им были построены пароходы: „Струя“ для министерства путей сообщения, ледокол № 11 для Финляндского Общества и „Смыловка“ для Чельшева (позднее перешедшая к Чернонебову), переделан пароход „Фрахтовщик“ и построено 8 паровых котлов.

Небольшой *кузнечно-механический и чугуно-медно-литейный завод* Александра Степановича *Марачева* был основан в с. Бор, против г. Нижнего-Новгорода, и работал главным образом по изготовлению пароходных машин и различных машинных частей.

Завод Яковлевых. Основан в 1887 г. при Молитовском затоне на р. Оке близ прилегающей к Нижнему-Новгороду дер. Молитовки. Основатель завода Федор Михайлович Яковлев долгое время работал сначала на петербургских судостроительных заводах, а затем (с 1862 г.) на заводе Гакса в Кунгуре, где имел собственную артель рабочих по постройке железных судовых корпусов и паровых котлов. Вместе с Ф. М. работал сын его Матвей Федорович, с 1882 г. начавший самостоятельно принимать постройку судов и котлов, выполняя ее на заводах Кузнецова, Любимова и бр. Каменских в Перми. В 1886 г. Яковлевы переехали на жительство в Нижний-Новгород, со следующего года открыв здесь свой завод. Возникновение его совпало с появлением и широким распространением на Волге нефти, и первоначально Яковлевы занялись главным образом постройкой нефтяных цистерн и резервуаров. С 1890-го года они стали принимать и постройку буксирных и пассажирских пароходов, для чего на заводе был открыт особый механический отдел.

В 1897 г. завод Яковлевых перешел в единоличное распоряжение Матвея Федоровича, во владении которого и оставался до последних дней. Ближайшим помощником М. Ф. был сын его Николай Матвеевич, получивший техническое образование за границей (в Германии).

С 1890 года заводом построено до 120 пароходов, преимущественно небольших буксирных, 35—50 номин. сил. В частности на заводе Яковлевых сооружены почти все клязьминские пароходы. Из более крупных пассажирских пароходов американского типа, построенных Яковлевыми, можно указать на следующие: „Дедушка Крылов“ и „Нижний-Новгород“ Качкова, „Крестьянка“ о-ва „по Волге“, „Сибиряк“ торг. дома „А. В. Якимова“, „Мантурово“ Крепиша, „Успех“ Балина, „Александр“ Ржевина, „Крестьянка“ „Коммерческо-крестьянского пароходства по рр. Волге, Мологе и Шексне“ и др. Кроме того, заводом Яковлевых построено до 15 буксирных и пассажирских пароходов для Сев. Двины.

Годовое производство завода определялось от 150 до 300 тыс. руб. Число рабочих колебалось от 100 до 300 человек.

Завод И. П. Латяева. Основан в 1898 г. при той же Молитовке, что и завод Яковлевых, Николаем Петровичем Латяевым в компании с Павлом Евдокимовичем Крюковым. Первоначально производительность завода была незначительна: он занимался изготовлением котлов, резервуаров, цистерн и небольших судов, которых до 1905 г. построил 12 штук. В 1905 г. компаньоны разделились, при чем завод остался в единоличном распоряжении Латяева и быстро развил и увеличил свою деятельность. До 1913 года он отдавал изготовленные механизмы пароходов на другие заводы, строя сам лишь корпус и выполняя сборку судов. В 13-м году был оборудован свой механический отдел, и завод стал принимать полную постройку больших буксирных и пассажирских пароходов. Одновременно предприятие было преобразовано в торговый дом (с 1 января 1913 г.), в состав которого, кроме самого Н. П., вошли его сыновья, Иван и Василий Николаевичи (последний заведывал технической частью завода).

За все время своего существования заводом было построено свыше 40 пароходов, из которых особенно можно указать: „Анатолий“ Бельского 45 сил, „Александр Токарев“ 50 сил, „Василий“ (б. „С. Т. Аксаков“) Куликова 45 сил, „Николай“ и „Мария“ Себина 50 и 45 сил, товаро-пассажирские „Учредитель“ Череповецкого пароходства „Север“ 60 сил, „Павел“ Кирьякова (из Перми) 65 сил, конноперевозный паровой паром Симбирской городской управы и теплоход „Воевода“ в 240 эфф. сил. Здесь же был наново сделан из „новинки“ *Жемчужина* большой заднеколесный пароход „Св. княгиня Ольга“ для о-ва „Русь“.

Общая производительность завода колебалась от 200 до 400 тыс. руб., а количество рабочих от 200 до 400 человек.

Завод Крюкова. Как указано выше, Павел Евдокимович Крюков имел первоначально судостроительный завод в Молитовке в компании с Латяевым. В 1905 г. он отделился от Латяева и в том же году построил рядом с Латяевским свой отдельный завод, который существовал до последнего времени крупного частного судостроения. За это время заводом было выстроено примерно до 25 пароходов и ряд железных баржей и баркасов. В 1916 г., по смерти основателя завода, последний перешел к усыновленному племяннику его Ивану Алексеевичу Крюкову, во владении которого и оставался до национализации.

Завод Годяева. Небольшой судоремонтный и судостроительный завод Федора Ивановича Годяева существовал в с. Сормове, рядом с Сормовским общественным заводом. За время своего существования построил до 20—30 небольших пароходов и 1 более крупный, мощностью в 70 номин. сил, для рязанского судовладельца Салтыкова. В конце концов, владелец завода разорился и в 1897 г. ликвидировал дело, переехав на жительство в Тюмень, к дяде своему, механику-самоучке Ивану Яковлевичу Капитонову, служившему здесь на заводе И. С. Колчина. Здесь он вскоре же погиб при взрыве одного парохода.

Механический завод о-ва „Нижегородский теплоход“. Основан в 1913 г. на левом берегу Волги, близ с. Бор, против Нижнего-Новгорода, по мысли Д. В. Сироткина, образовавшего для эксплуатации завода особое акционерное общество под приведенным названием. Учредителями о-ва вошли: сам Сироткин, Петр Александрович Рукин,

Михаил Павлович Лапшин, Николай Алексеевич Смирнов, Александр Алексеевич Смирнов, Семен Миронович Бузин, Василий Васильевич Сироткин (брат Д. В.) и инженер-технолог Георгий Леонидович Борман, взявший на себя ближайшее техническое заведывание заводом под общим руководством Д. В. Сироткина. Основной капитал о-ва был определен в 375.000 руб., разделенных на 3750 акций 100-рублевого достоинства, имевших быть выпущенными в три срока на равные суммы по 125.000 руб. О-во ставило своими задачами постройку и эксплуатацию судов всех типов и наименований, механизмов судового вооружения, разного рода машин и механизмов для обработки металлов и выделки из них всевозможных изделий. Местопребывание правления было в Нижнем-Новгороде.

Завод, в полном согласии с своим названием, занялся главным образом постройкой тепловых судов, которых выпустил (по 1917 г.) до 10, преимущественно для о-ва „Волга“. Более крупными из них были: „Нева“, „Шексна“,—оба по 241'7" × 31' × 9', с 2 вертик. машинами системы „Аванс“ по 280 эфф. сил, сделанными на заводе того же имени в Стокгольме,—„Демосфен“, в 157'6" × 25' × 9', также с 2 вертикальными машинами системы „Бр. Зульцер“ из Винтертура (в Швейцарии), и „Клевщик“ и „Забежка“, оба по 134'11" × 22'6" × 6'6", с машинами системы „Болиндер“ (завод в Стокгольме),—все 5 приобретенные о-вом „Волга“.

Кроме того, заводом построены пароходы: „Белая Акация“ для Ф. А. Ермолаева и „Царицын“ для о-ва „Русь“, оба с машинами Comround по 50 номин. сил, сделанными на Сормовском заводе.

Выше Нижнего-Новгорода судостроительные заводы были в Череповце, Рыбинске, Костроме и Городце.

Череповецкий завод Милютина. Основан в 50 гг. известным судоходным и общественным деятелем Иваном Андреевичем Милютиным, создателем мариинки, системной баржи и (в идее) разъемной баржи. Завод выпустил целый ряд пароходов, как для флота самого Милютина, так и по заказам других судовладельцев, преимущественно для Шексны и Мариинской системы, в том числе первый пассажирский пароход на Шексне „Смелый“, 20 сил, перестроенный из буксирной „Ундины“ владельца завода. В 1868 г. здесь были построены 3 шхуны для заграничного плавания по Балтийскому морю. В 1869 г. при заводе устроен с помощью системы шлюзов и плотины р. Ягорбы очень поместительный сухой док, названный Алексеевским в честь вел. кн. Алексея Александровича, и в том же 1869 г. завод со всем оборудованием был передан И. А. Милютиным основанному при его ближайшем участии череповецкому техническому училищу, которое и владело им до наших дней.

Техническими руководителями завода были инженеры Алексей Гаврилович Некрасов, Алексей Львович Нестеров, Переплетчиков и другие.

Николо-Аббакумовский механический завод бр. Журавлевых. Основан в 1865 г. в с. Николо-Аббакумове, близ Рыбинска (почему и называется часто рыбинским), крупным в свое время промышленным деятелем Николаем Михайловичем Журавлевым и начал свою судостроительную работу с 1866 г. постройкой славившихся в свое время большими достоинствами 200-сильных судов самого владельца „Первенец“, „Близнец“, „Родоначальник“ и „Праотец“. В течение первых 20 лет своего существования заводом, перешедшим после смерти своего основателя к сыну его Михаилу Николаевичу, было выпущено 49 пароходов (в том числе более 30 стосильных с машинами

Вульфа), свыше 60 пароводных машин и около 100 котлов. В 1873 г. построены, по образцу „Переворота“, два однотипных парохода американской системы „Миклашевский“ (впоследствии „Миссури“) для Камско-Волжского пароводного общества и „Ниагара“ для самого Журавлева, сданный им тотчас по выходе в аренду тому же Камско-Волжскому о-ву, а позднее Зевеке. Наконец, в 90-х годах заводом построено несколько стосильных пароходов с машинами тройного расширения. Все суда „Журавлевской постройки“, как они были известны на Волге, ценились здесь очень высоко (см. рис. 212).

Техническими руководителями завода были одни из лучших в свое время механиков-судостроителей—сначала Александр Сергеевич Муфтелев, а потом Клавдий Петрович Цыганов и Владимир Гаврилович Иванов.

В последующие годы постройка судов на заводе была прекращена.

„Слип“ (сухой док) т-ва бр. Нобель. В том же Рыбинске, на левом берегу р. Волги, был устроен т-вом бр. Нобель сухой док для ремонта железных судов, известный в Поволжье под именем „Слипа“. Док был оборудован вагонетками на рельсах с электрической передачей,—при помощи их суда вытаскивались на берег, с которого снимались—весной полной водой, а летом посредством механизмов (см. рис. 213).

Техническими руководителями завода были Василий Александрович Яхонин и механик-практик Петр Александрович Соколов (ныне главный технический инспектор Нефтеиндиката).

Завод Шиповых в Костроме. Основан в 1852 г. на р. Костроме бр. Дмитрием и Александром Павловичами Шиповыми, организато-

рами пароводного общества „Дружина“. Первое время занимался судостроением между прочим, обратив преимущественное внимание на выделку разного рода машин для мануфактурных фабрик, но позднее перешел главным образом на судостроение. За все время существования им выпущено свыше 50 пароходов, из коих 8 буксирных и 7 пассажирских для о-ва „Дружина“ (в том числе упоминавшаяся выше „Самара“, перешедшая впоследствии к о-ву „Мазут“ и представленная на двух наших рисунках). Кроме того, заводом построено больше 100 пароводных машин и свыше 150 котлов. Главнейшей заслугой завода пред волжским судоходством было то, что он

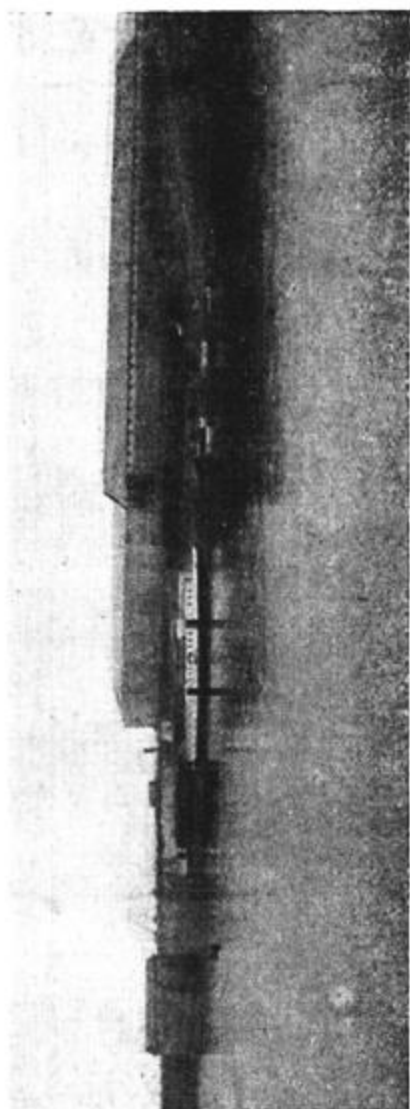


Рис. 212. Николо-Аббакумовский завод бр. Журавлевых близ Рыбинска.

оказывал своим заказчикам широкий кредит по расчетам, вследствие чего к нему обращались все, кто не располагал достаточными средствами для наличной расплаты. Так, здесь был построен пароход первой крестьянской компании „Крестьян товарищ“ и большинство пароходов мелких костромских и городецких пароходчиков, вышедших из прежних „судовщиков“.

В 80 гг. завод взял на себя подряд на изготовление артиллерийских обозов и снарядов, но не справился с ним и, разорившись, закрылся в 1886 г. Впоследствии все постройки и имущество завода были приобретены душеприказчиками известного промышленного и общественного деятеля Федора Васильевича Чижова (1811—1877 гг.), при чем на оставленные им средства здесь было открыто техническое училище, получившее в память жертвователя наименование Чижовского.

Техническими руководителями завода были: первоначально механик Возинский, а позднее упомянутый выше К. П. Цыганов, при котором, между прочим, заводом было построено много паровых машин системы Вульф с передачей движения гребному валу с помощью зубчатых колес.

Завод Боброва в Костроме. С упадком завода Шиповых в Костроме был открыт в 1885 г. небольшой чугунно-медно-литейный и механический завод крестьянином Нерехтского уезда Евграфом Сергеевичем Бобровым, служившим ранее на Шиповском заводе, а затем механиком на фабрике и управляющим на одном заводе в Ярославле. Завод Боброва занимался главным образом ремонтными работами, при чем ремонтировал не мало паровых машин.

Годовой оборот завода был всего около 12 тыс. руб., число рабочих—20 человек.

После смерти основателя завод перешел к двум сыновьям его—Игнатию и Михаилу, при чем распорядителем дела был Игнатий Евграфович.

Завод Кузнецова—Облаевых в Городеце. Основан в конце 60-х или в начале 70-х годов Константином Васильевичем Кузнецовым, занимался главным образом постройкой паровых машин, которых сделал очень много; вместе с тем соорудил и несколько пароходов, как, напр., „Старателя“ для Солина (позднее вошедшего в о-во „Кама“). По смерти Кузнецова завод в 1896 г. перешел в собственность Петра Федоровича и сына его Ивана Петровича (старшего) Облаевых, из которых последний и заведывал заводом. Завод продолжал постройку паровых машин и сделал целиком несколько небольших пароходов, из коих особенно можно отметить: „Днепр“, 80 сил, для самих владельцев завода, „Раб“ (позднее переименованный в „Работника“), 50 сил, для казанского судовладельца Сенаторова и два мелких винтовых парохода—„Туча“ и „Буря“ для р. Свири. Со смертью И. П. Облаева (в 1902 г.) завод стал приходить в упадок и через некоторое время был совсем закрыт.

Техническими руководителями завода были: у Кузнецова Иван Васильевич Ханькин, у Облаевых механик Прокофий Иванович Рязанов. Некоторое содействие своими советами и указаниями оказывал также (при Кузнецове) Иван Васильевич Тюрин.

Механический завод Рязанова в Городеце. Основан в 1881 г. Иваном Петровичем Рязановым и вначале имел один чугунно-литейный отдел, занимаясь литьем гирь. Затем, отчасти под влиянием конкуренции с нижегородскими литейными заводами, отчасти же по близости к обширному Городецкому затону, начал переходить

постепенно на ремонт паровых машин, а еще позднее и на постройку новых небольших машин, сил в 30—50. Впрочем, особого успеха в этой работе завод не добился и в 1900 году совершенно прекратил свою деятельность. В 1907 г. за дело взялся сын И. П. Федор Иванович, вновь пустивший завод и с успехом занявшийся на нем изготовлением некоторых сельскохозяйственных машин и орудий,

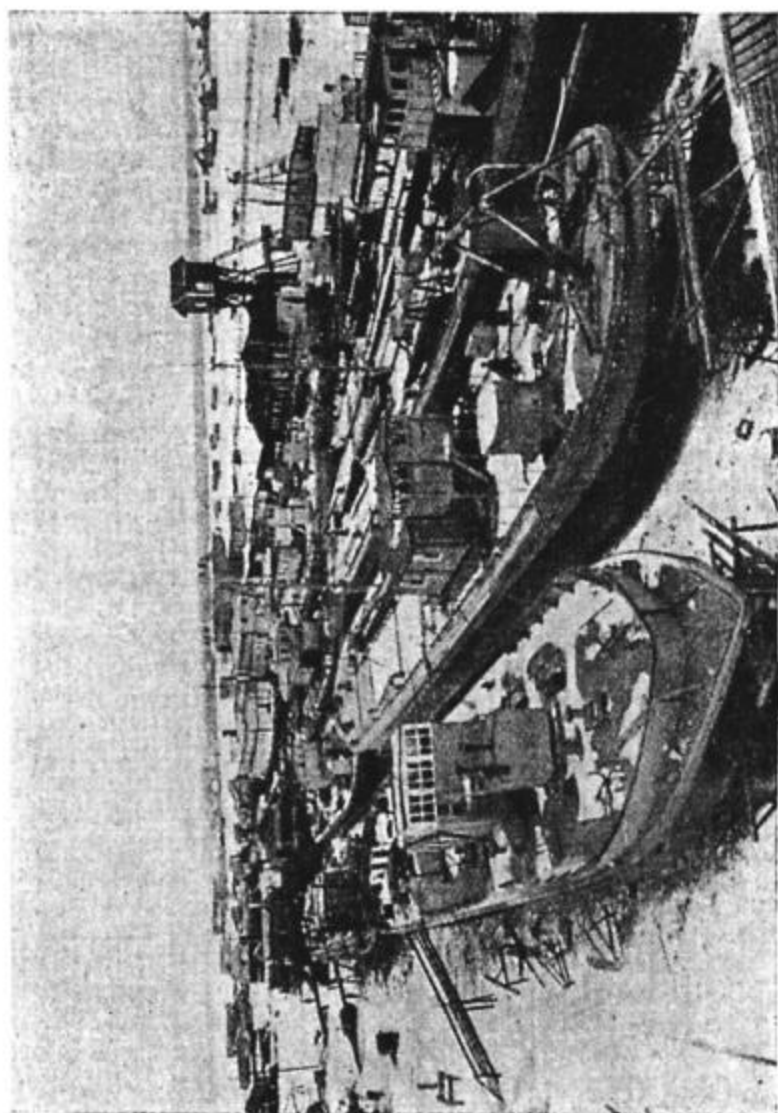


Рис. 213. „Слип“ (сухой док) тов. бр. Нобель в Рыбинске.

отливкой чугунных крестов и надмогильных памятников. В то же время он производил ремонт землечерпательного каравана министерства путей сообщения, имевшего зимовку в соседнем Василевском затоне.

Многочисленные судостроительные и судоремонтные пункты были расположены по Волге и ниже Нижнего-Новгорода. В качестве важнейших из них можно указать на нижеследующие.

Механический и чугунно-литейный завод Свеишкова—Ярцева в Казани. Основан в 1851 г. в Адмиралтейской слободе г. Казани

Александром Никифоровичем Свешниковым и в свое время считался одним из лучших механических заводов в Поволжье. Работал он главным образом по постройке разного рода машин, имея, между прочим, крупные заказы на них от казенных пороховых заводов. Судостроением занимался немного: до 1885 г. им был построен только 1 новый пароход, а за все время существования—до 10 пароходов (преимущественно небольших размеров), но завод имел большое значение для волжского судоходства, как почти единственный в казанском районе по выполнению разных судоремонтных работ.

В роде Свешниковых завод состоял до 1911 г., переходя несколько раз при сыновьях основателя из одних рук в другие, пока, наконец, не был продан казанскому купцу-пароходчику Николаю Порфирьевичу Ярцеву, в распоряжении которого и оставался вплоть до национализации промышленных предприятий.

Рабочих на заводе было около 100 человек.

Техническим руководителем его у Ярцева был механик Иван Васильевич Дубровин.

Завод Планера—Сапожникова в Казани. Позднее в Казани возник другой механический завод, основанный в 1880 году неким Планером. Первое время он не имел особого успеха, при чем четыре раза менял своих хозяев, переходя из одних рук в другие: от Планера он перешел через два года после основания к Федору Ивановичу Динзе, от него в 1893 г.—к Леопольду Христиановичу Либигт, значительно улучшившему дело, и, наконец, в 1905 г. к выученнику Либигта (из чуваш) Алексею Николаевичу Сапожникову, состоявшему с 1898 г. управляющим завода.

Заводом выстроено всего 3—4 новых парохода небольших размеров.

Механический завод в Звенигском затоне. Был основан в начале 60-х гг. пароходством бр. Шиповых, затем перешел к о-ву „Дружина“, основанному Шиповыми. Занимался преимущественно ремонтом зимовавших в затоне пароходов своих владельцев, но в то же время построил и ряд новых пароходов, как для о-ва „Дружина“, так и по посторонним заказам. Между прочим, здесь были построены в 1887—1889 гг. шесть „новинок“ о-ва „Дружина“ по проектам механика Губырина. Каждую зиму во всем затоне и, главным образом, на заводе работало от 500 до 700 человек. Техническими руководителями были: первоначально инженер Попов, после него Александр Иванович Губырин, а затем Александр Васильевич Коломенский (ныне инженер по освидетельствованию и классификации судов Нижегородского бюро „Регистра“ СССР) и А. Николаев. Особенно оживленную деятельность завод развил во второй половине 90-х годов, когда о-во „Дружина“ решило перестроить свои уже устаревшие пароходы на более совершенные типы (первым был перестроен „Дмитрий“ с переименованием его в „Ландыш“). Опыт перестройки, произволившейся под руководством механика А. Николаева, был проведен вполне удачно, и, пользуясь им, завод занялся постройкой новых пароходов, которых выпустил целый ряд под названиями разных цветов: „Гиацинт“, „Мак“, „Сирень“ и т. д. Пароходы выходили мелководными и экономными по трате топлива, почему и раскупались у завода очень охотно. Однако дела самого общества клонились к упадку, и в 1907 г. завод был ликвидирован, а в следующем году продан на слом. Сломать его, впрочем, не пришлось, так как вскоре после продажи почти все постройки завода были уничтожены пожаром.

Бывший механик завода *Николаев*, в компании с неким *Зининым*, построил на месте сгоревшего свой собственный небольшой завод, который существовал до последних дней старого строя, сооружая небольшие буксирные пароходы, главным образом, для мелких казанских судовладельцев.

Завод о-ва „Кавказ и Меркурий“ в Спасском затоне. С 1858 г. пароходное общество „Кавказ и Меркурий“ избрало для зимовки своих судов Спасский затон на Волге, в 10 в. ниже устья Камы, где и устроило сначала небольшие ремонтные мастерские. С течением времени, по мере увеличения флота о-ва, мастерские расширялись и постепенно превратились в обширный механический завод. Помимо ремонтных работ здесь стала производиться сборка и отделка пароходов, корпуса и машины которых заказывались обыкновенно за границей. Так, между прочим, в Спасском затоне был собран в зиму 1869—70 гг. и первый на Волге пароход американского типа „Император Александр II“. Одновременно началась постройка новых судовых котлов. Наконец, в 1870 г. завод принял и за постройку новых судов и полную перестройку буксирных пароходов в товаро-пассажирские американского типа—„Екатерина II“, „Петр Великий“, „Дмитрий Донской“ и „Александр Невский“, а с 1873 г. предпринял постепенную и систематическую переделку на судах о-ва прежних устаревших машин низкого давления на машины Compound.

В 1882 г. заводом построен знаменитый в свое время „Фельдмаршал Суворов“, а после того целый ряд товаро-пассажирских пароходов о-ва, как „Вел. кн. Владимир“, „Владимир Мономах“, „Свято-слав“, „Вел. кн. Ольга Николаевна“, „Вел. кн. Ксения“ и др.

Большим достоинством пароходов, построенных Спасским заводом, являлась их значительная грузоподъемность при сравнительно малой осадке,—в этом отношении с ними могли равняться только плоскодонные пароходы Зевеке.

Единственным недостатком строительных работ завода была их некоторая дороговизна, вследствие чего в позднейшие годы о-во прекратило собственную постройку новых судов, заказывая их на стороне, и оставило за заводом только ремонт зимующего каравана.

Мы уже отмечали выше, что на всероссийской выставке 1896 г. в Нижнем-Новгороде о-во „Кавказ и Меркурий“ получило за свою судостроительную деятельность высшую награду—государственный герб. Техническим руководителем завода в течение свыше 30 последних лет был Август Ламбертович Декенз (доныне работающий в Волжском госуд. пароходстве).

Чугунно-литейный и механический завод Соколова в Симбирске. Основан в 1900 г. мещанином г. Симбирска Павлом Васильевичем Соколовым, служившим ранее на пароходах „О-ва по Волге“ (в последние годы машинистом); первоначально выполнял только ремонтные работы, а с 1905 г., по установке второго (нефтяного) двигателя, начал строить и новые машины. В свое время был единственным в Симбирске.

Механический завод Бенке—Журавлева в Самаре. Основан в 1876 г. механиком Готхардом (Львом) Карловичем Бенке, совместно с неким Руссо, купившими в 1873 г. механизмы ликвидированных ремонтных мастерских пароходного общества „Нептун“ в Черном затоне и оборудовавшими ими свой завод. В 1877 г. завод сгорел, но через некоторое время был восстановлен Бенке в компании с Ал-др. Ив. Вернером и сначала занялся главным образом ремонтными работами и изготовлением разного рода машин и аппаратов. Но дела его

шли неблестяще. С целью выхода из затруднительного положения, Бенке удалось, было, в 1881 г. составить для эксплуатации завода товарищество из крупных самарских коммерсантов: Павла Михайловича Журавлева, Георгия Ивановича и Константина Ивановича Курлиных, трех братьев Шихобаловых (главным образом—Антон Николаевича), Ивана Львовича Санина и Григория Маркова, при чем сам Бенке остался директором и механиком завода. Дело пошло довольно хорошо, но завод обременяли многочисленные старые долги. В декабре 1886 г. задолженность предприятия, по соглашению с т-вом, была оплачена одним из его членов—П. М. Журавлевым, и завод с 1887 г. перешел в его единоличную собственность.

Новый хозяин расширил и благоустроил завод, развившийся с течением времени в крупное предприятие, с числом рабочих, доходившим до 500 чел. Значение его для местного края было огромно: он обслуживал всевозможного рода машинами и сельское хозяйство, и промышленность. В частности завод усиленно занялся судостроением, начав его еще с 1885 г. выпуском парохода „Первый“ для Ф. Г. Углова. До смерти П. М. Журавлева, последовавшей в 1901 г., заводом было построено 34 буксирных парохода, наиболее значительные из коих были „Николай Журавлев“ в 170 сил, „Павел Орехов“ в 175 сил, „Горбатов“ в 100 сил и др. Надо однако сказать, что в последние годы жизни Журавлева судостроительная работа завода стала падать, количество заказов вследствие этого сократилось, а последние построенные пароходы американского типа „Вера“, „Надежда“ и „Любовь“ оказались совсем неудачными, почему остались за заводом, а позднее были проданы по очень низкой цене.

После смерти П. М. Журавлева завод перешел к его наследникам в лице жены покойного, трех сыновей и двух дочерей, а затем, по разделу имущества между наследниками, остался за сыновьями Журавлева: Иваном, Константином и Владимиром, которые решили улучшить и развить работы по постройке судов, пригласив для этого в компанию к себе главного конструктора завода Бромлей в Москве Василия Федоровича Игнатъева. С вступлением в дело нового компаньона Журавлевыми было учреждено товарищество на вере под фирмой „Бр. Журавлевы и Ко“ и взят заказ от т-ва Западно-Сибирского пароходства на постройку двух пароходов американского типа „Товарпар“ и „Комета“. Несмотря на применение в постройке (выполненной по проекту Игнатъева и под его непосредственным руководством) всех современных достижений судостроительной техники, работа не удовлетворила заказчика, так как осадка пароходов получилась больше условной, и к заводу было предъявлено требование значительной скидки с цены. К этой неудаче присоединилась другая—приостановка платежей со стороны некоторых местных предприятий, заказчиков завода (в частности мукомольных в связи с неурожаем в Поволжье), и, наконец, рабочее движение 1905 года. Завод не выдержал всех испытаний и, постепенно сокращая свою деятельность, к 1910 году был окончательно ликвидирован.

Техническими руководителями завода были: первоначально, как указано выше, Бенке, оставшийся механиком завода и первые годы по переходе последнего к П. М. Журавлеву; затем с 1893 по 1897 г. Александр Павлович Сорокин, ранее служивший (с 1884 г.) конструктором на том же заводе (при нем была построена большая часть пароходов, выпущенных заводом), после Сорокина—Иван Иванович Беляев (племянник упоминавшегося выше Федора Сергеевича Беляева), а в последние годы Василий Федорович Игнатъев.

По закрытии завода Журавлева *Игнатъев* основал небольшую собственную механическую мастерскую в Самаре, в которой занялся постройкой различных конструкций, изготовлением водопроводных принадлежностей и т. д.

Машиностроительный завод Аносовых в Самаре. Кроме заводов Журавлева и Игнатъева, в Самаре был основан в 1911 г. небольшой чугунно-литейный и механический завод Сергея Ивановича Аносова и Марии Григорьевны Филатовой, образовавших для содержания его „Русское товарищество чугунно-литейного и механического завода в Самаре“. Вскоре же однако товарищеские пай Филатовой перешли путем покупки полностью в семью Аносовых, и с марта 1913 г. завод стал работать под фирмой „Машиностроительного зквода С. И. и В. И.¹⁾ Аносовых“. Первоначально работы завода носили довольно случайный характер, позднее же он занялся преимущественно оборудованием местных промышленных предприятий (мельниц, мастерских и пр.), а также постройкой судовых двигателей.

Производство завода достигло до 100 тыс. руб. в год; число рабочих до 40 человек.

Руководителем завода был сам С. И. Аносов, получивший образование в Московском коммерческом училище.

Механический завод Кутина—Чирихиной в Саратове. Построен в 1843 г. Кутиным, после смерти которого перешел к его жене—по второму замужеству Чирихиной, позднее учредившей для эксплуатации его торговый дом. Завод занимался оборудованием местных промышленных предприятий и ремонтом пароходов. Из новых паровых судов построено только два.

В 1905 г., после неоднократных волнений рабочих (число которых в лучшую пору доходило на заводе до 250 чел.), владелица сдала завод на очень льготных условиях артели рабочих, которая повела дело с большим материальным успехом, но вследствие внутреннего разлада на почве распределения работы распалась, не продержавшись и года. После того завод был в аренде—до 1908 г. у инженера Занберг и К^о и с 1908 по 1912 г. у некоего Михаила Семеновича Люрия. В этом году последовал обвал соседней с заводом Соколовой горы, в связи с чем работы на заводе были запрещены администрацией, и завод закрылся.

Механические заводы Заматорина и Терентьева в Саратове. Меньшее значение для судоходства имели саратовские заводы Ивана Максимовича Заматорина и Александра Ивановича Терентьева.

Первый был основан в 1894 г. на углу Астраханской и Кирочной улиц первоначально в виде небольшой мастерской, затем, года через 4, расширенной до размеров завода, с числом рабочих до 80 человек.

Второй завод (небольшой по размерам) в том же 1894 г. открыт в арендованном помещении на Царевской ул.; в 1899 г. переведен в собственное помещение на Губернаторскую ул.

Оба завода выполняли всякого рода механические работы, главным образом для местных промышленных предприятий, а также котельные работы. Попутно они производили разные ремонтные работы на пароходах, в особенности ремонт паровых машин.

Заводы бр. Маминых в Балакове. Три завода бр. Маминых: 1) Якова Васильевича, 2) Ивана Васильевича и 3) Николая и Леонтия Васильевичей, основанные в разное время—с 1890 годов до 1912 г.

¹⁾ Веры Ивановны, сестры С. И.

и сравнительно хорошо оборудованные, занимались главным образом производством дешевых и экономичных двигателей для нужд местной промышленности и сельского хозяйства, сыграв очень важную роль в экономическом развитии края. Попутно заводы выполняли и некоторые ремонтные работы на волжских судах.

Механический завод кн. Ливен в с. Терсе. Возник в 1884 г. в с. Терсе, на берегу речки Герсянки, впадающей в Волгу в 7 вер. выше г. Вольска, и существовал всего 6 лет. Техническим руководителем его состоял известный в свое время на Волге механик Андрей Андреевич Минклейт, с уходом которого в 1889 г. завод прекратил свою деятельность, при чем, вместо него, осталась лишь небольшая мастерская для нужд экономии владельца, существовавшая до 1905—06 года.

За время своего недолгого существования завод построил несколько буксирных пароходов, из коих первым был „Князь Ливен“ для А. П. Лобанова, 45 сил, и двумя следующими „Терса“ 30 сил и „Борец“ 45 сил.

Механический завод Гильдебранда в Вольске. Основан в 1889 г. курляндским уроженцем Карлом Эрнстовичем Гильдебрандом (б. служащим фирмы Сапожниковых) в компании с упомянутым выше механиком Андреем Андреевичем Минклейтом. Компанионы занялись сначала судоходной деятельностью, купив у кн. Ливен построенные на его заводе пароходы „Терса“ и „Борец“, но затем прекратили паромство и построили на компанейских началах завод. В 1893 г. Минклейт умер, а оставшаяся наледницей вдова его вышла замуж за Гильдебранда, вследствие чего завод остался в единоличном владении последнего, после же его смерти, последовавшей в 1903 г., перешел к его сыну.

Завод начал свою деятельность с постройки буксирных пароходов, первыми из коих были „Удаль“ и „Борец“, 30—40 сил. С 1892 он стал принимать и постройку пассажирских пароходов, начав ее пароходом „Андрей“ для самого владельца завода. До смерти К. Э. Гильдебранда заводом было выстроено 5 пассажирски пароходов (главным образом для пайщиков „Купеческого пароходства“, начиная с самого Гильдебранда), и 24 буксирных парохода мощностью от 15 до 80 сил. Последне-построенным пароходом был „Лесопромышленник“ для Горохова и Растяпина, выпущенный в 1904 г. С этого года завод прекратил свою судостроительную деятельность, занявшись чугунным и медным литьем и всевозможными изделиями для местных маслобойных, лесопромышленных, цементных и других предприятий, а в 1914 г., кроме того, выполнял разные заказы для строившегося казенного завода взрывчатых веществ в Самаре.

Техническими руководителями завода были первоначально сами владельцы его, а с 1900 г. А. П. Сорокин, перешедший с самарского завода Журавлева.

Годовое производство завода выражалось примерно в 1.500.000 р.

Один небольшой завод, принадлежащий некоему Зиману, был в Царицыне. Для судоходства он производил только ремонтные работы.

Механические заводы в Астрахани. Ряд механических заводов существовал в Астрахани.

Наиболее крупным из них был казенный завод в астраханском порту.

Мы уже говорили выше, что в 1826 г. в Астрахань было переведено адмиралтейство из Казани. Постройка всех его зданий закончилась только в 1830 году, но и в дальнейшем элинги адмиралтейства не раз переносились с одного места на другое вследствие

понижения воды в устьях Волги. В 1846 г. на порт было возложено содержание почтового сообщения с берегами Каспийского моря, выполнявшееся портом до 1860 г., когда оно было передано о-ву „Кавказ и Меркурий“. В 1854 г. началось преобразование порта, по окончании которого в 1857 г. порт был возведен в ранг первоклассного. В связи с преобразованием и был основан в 1857 г. механический завод, начавший работать с 1858 года. В этом же году был построен деревянный плавучий док, спущенный на воду в 1859 г.

Однако постройка морских судов в порту, при все понижавшемся уровне воды в Волге, представляла большие затруднения, и в конце концов адмиралтейство было решено перевести в Баку, что и исполнено в 1867 году. При этом территория порта со всеми строениями и в том числе с механическим заводом, состоявшим к тому времени из 13 мастерских: слесарной, кузнечной, лесопильной, литейной, железокотельной, меднокотельной, компасной, фонарной, столярной, малярной, блоковой, модельной и резной, была передана в пользование о-ву „Кавказ и Меркурий“, которое организовало здесь главный ремонт своих судов, как морских, так и речных. Передача была произведена на условии—возвратить все в полной целости по первому требованию морского министерства, но потом, в 1878 г., по представлению комитета министров последовало „высочайшее соизволение“ на оставление порта в пользовании о-ва на все время существования последнего на Каспийском море ¹⁾.

Другие механические заводы Астрахани были сравнительно небольшие, типа скорее мастерских, выполняя по отношению к волжскому судоходству больше ремонтные, чем строительные работы.

Первым таким предприятием была мастерская Якова Васильевича *Лукьянова*, открытая около 1850 года на так называемой Косе и предназначенная специально для ремонта пароходов. После смерти ее основателя мастерская перешла по наследству к его племяннику Павлу Петровичу Лукьянову, который в 1867 г. перенес ее на другое место (в 5-ю Бакалдинскую ул.) и здесь значительно расширил ее, позднее поставив даже паровую машину. В таком виде мастерская с успехом работала до 1901 г., когда Лукьянов начал ее сокращать, дабы не подпасть действию фабричных законов, которые он считал обременительными для себя. В конце концов дело свелось почти на нет, и Лукьянов работал только с одним рабочим.

В 1875 г. был открыт механический завод *Серебрякова* на р. Цареве, просуществовавший до зимы 1895—96 гг. В первое десятилетие завод занимался даже постройкой пароходов, которых соорудил два.

В 1879 г. открыл свой завод на берегу Волги Николай Иванович *Артемьев*, один из упомянутых выше бр. Артемьевых—инициаторов наливной перевозки нефтяных продуктов. Помимо выполнения судоремонтных работ на заводе был построен ряд небольших пароходов, как, напр., „Моряк“ 40 сил, „Образец“ 30 сил и др., а также несколько морских железных шхун. Завод существовал до смерти своего основателя, последовавшей в 1896 г. Большую часть оборудования его купил Норен.

В 1880 г. на арендованном у города участке земли в Адмиралтейском затоне основал небольшую медно-литейную и механическую мастерскую Василий Егорович *Фаддеев*, служивший ранее в машинной команде на пароходе „Нахичевань“ Сагирева, а затем занимавшийся мелкими слесарными работами у себя на дому. Дела

¹⁾ Высочайшее повеление от 2 июня 1878 г.

в мастерской пошли хорошо, и года через 2—3 Фаддеев открыл чугуннолитейный отдел, поставил паровую машину и начал принимать ремонт пароходов и паровых машин, а с 1884 г. принялся и за постройку новых паровых судов. Примерно до 1900 г. на заводе было построено 12 мелких винтовых и колесных пароходов типа баркасов в 8—12 сил, частью которых Фаддеев и открыл пригородное пассажирское сообщение до некоторых ближайших селений, сдав завод в аренду своим бывшим ученикам *М. Т. Гончарову* и *А. М. Дыхману*.

В 1905 г. арендаторы отказались от завода, и в то же время кончился срок аренды земельного участка под ним, при чем город решил не сдавать его вновь. Тогда Фаддеев перенес завод на свою одворицу на Царевской ул. и вновь стал сдавать его на разные сроки в аренду своим бывшим ученикам, из коих особенно можно отметить брата вышеуказанного *М. Т. Гончарова* *Василия Трофимовича* *Гончарова*.

Необходимо сказать, вообще, что выучкой своих учеников Фаддеев принес большую пользу местному краю, выпустив в их числе целый ряд будущих крупных астраханских деятелей промышленности.

Кроме завода Фаддеева, в 80 гг. возникло еще три завода—фирмы *Сапожниковых*, *Муравьева* и *Родионова*.

Первый был открыт упоминавшейся выше рыбопромышленной фирмой *бр. Сапожниковых* на р. Малой Болде, в 5 вер. от г. Астрахани, и существовал до 900 гг., выстроив за это время несколько пароходов и произведя целый ряд судоремонтных работ. Главным руководителем его был инж. *Константин Алексеевич Зворыкин*, позднее профессор Харьковского Технологического Института.

Завод *Василия Климовича Муравьева* (уроженца Владимирской губ.), служившего первоначально в астраханском порту, устроен был в пределах казенного эллинга, на 1-й Адмиралтейской ул., в очень скромных размерах сначала котельной мастерской, к которой позднее была присоединена и небольшая механическая мастерская с ручными станками для ремонта паровых машин. Еще позднее была открыта меднолитейная мастерская, и завод стал принимать постройку небольших новых пароходов и барказов. В 1900 г. мастерская была расширена и на ней поставлен небольшой коросиновый двигатель.

В 1905 г. *В. К. Муравьев* умер, и завод перешел к сыну его *Федору Васильевичу*.

За все время существования завода им построено до 60 пароходов и барказов, мощностью от 15 до 35 сил. Наиболее крупными из них были: „*Забурунье*“ *Тимофеева* (позднее *Мир-Сулеймана* и *Мир-Измаила Оглы*), „*Тургенев*“ *Байбородина* и „*Катлы*“ *Воробьева*, все постройки 900-х годов, по 35 сил.

Из ремонтных работ завода можно указать на производство постоянного ремонта пароходов „*О-ва по Волге*“, фирмы *Агабабова* и др.

В конце 80-х годов был открыт на Форпосте небольшой завод *Матвея Родионовича Родионова*, первоначально занявшийся главным образом ремонтом мелких паровых судов („горчицы“), а затем и постройкой таких же новых судов. Всего им было выстроено до 10 барказов и до 5 колесных пароходов, мощностью от 18 до 50 номин. сил.

Около 1895 г. открыл небольшой механический завод на р. Малой Болде, рядом с заводом *Сапожниковых*, бывший управляющий

последним заводом Петр Георгиевич *Кавальджи*. Завод занялся главным образом ремонтными работами, но, кроме того, построил и несколько новых небольших пароходов, мощностью до 35 сил.

В 1896 г. основал завод бывший служащий т-ва Нобель, инженер-швед Альберт Карлович *Норен*, оборудовав его станками, купленными частью, как указано выше, у наследницы Артемьева, частью же с упраздненного завода Супука, б. доверенного Зевеке, позднее построившего небольшой заводик на Эллинге. Завод Норен до 1911 г., когда умер его владелец, построил до 20 мелких паровых и тепловых судов, в том числе первое в Астрахани мелководное тепловое судно с осадкой до 14"—„Почин“, предназначенное для ихтиологического исследования Волги. Он же первый в Астрахани выпустил с своего завода в 1902 или 1903 г. переконструированный нефтяной двигатель системы „Аванс“, получивший затем довольно широкое распространение в судоходстве. Наконец, на заводе Норена было впервые сконструировано и построено, по проекту служившего здесь механиком корабельного инженера Стенберга, новое для Волги судно—железная рыбница с механическим двигателем. После смерти Норена завод перешел к его наследникам, от которых в 1915 г. был приобретен министерством торговли и промышленности для ремонта судов, которые были заняты в работах по устройству Волго-Каспийского канала; в 1921 г. сгорел.

В том же 1896 г. был открыт на форпосте завод Петра Семенича *Алексеева* и *Постнова*, оборудованный также частью машин бывшего Артемьевского завода и существовавший до 1907 года, когда он был закрыт вследствие несостоятельности своих хозяев. За время существования заводом построено 6 новых пароходов, в том числе „Современный“ 100 сил и др.

Наконец, в 1896 же году возник на Эллинге небольшой *механический завод Литрова* служившего прежде машинистом на разных пароходах. Новых судов завод не строил, выделяя лишь небольшие паровые машины, чугунное литье и пр. Приблизительно в 1915 г. завод перешел в собственность бр. Стенберг.

В 1897 г. основана небольшая *судо-ремонтная мастерская* Дмитрия Андреевича *Митрофанова*. В 1903 г. Митрофанов купил на берегу пристань и склады Ярославской большой мануфактуры и перенес сюда свою мастерскую, расширив ее до размеров завода. С 1906 г. завод начал принимать постройку новых пароходов, а с 1910 г. стал строить моторные суда с двигателями своей конструкции под названием „Каспий“.

Всего заводом выстроено 12 пароходов, мощностью от 20 до 40 сил, и 10 теплоходов, винтовых и колесных, от 10 до 75 сил.

В 1914 г. завод перешел к учрежденному тем же Митрофановым акционерному обществу „Тепловой Двигатель“.

В 1902 г. открыт на Эллинге механический завод астраханского купца—пароходчика и владельца доков в Астрахани (купленных у Худякова в Нижнем-Новгороде) Егора Степановича *Куликова*. Завод был занят главным образом ремонтом собственных судов и доковых машин Куликова и, когда последний в 1911 г. ликвидировал свое пароходство, был сдан в аренду Хаиму Абрамовичу Берману, а в 1913 г. т-ву „Б. Стенберг, П. Просвирнин и М. Гюнтер“ во главе с вышеупомянутым бывшим механиком завода Норен Бруно Александровичем Стенбергом, который взял на себя и обязанности главного конструктора завода.

Со времени аренды завода т-вом он, кроме ремонта, стал принимать и постройку новых судов, которых выпустил свыше 10, главным образом мелких винтовых барказов (первых в Астрахани) и несколько вышеупомянутых железных рыбацких конструкций Стенберга.

Года через два Стенберг вышел из т-ва, купив вместе с приехавшим к нему из Финляндии братом упомянутый выше завод Литрова.

Наконец в 1905 г. открыл свой *механический завод* (на 4-й Адмиралтейской ул. в районе Эллинга) упомянутый выше один из б. арендаторов завода Фаддеева Михаил Трофимович *Гончаров*. Начав с небольших размеров производства, он постепенно расширил свое дело и в то же время улучшил его постановку, особенно по постройке барказов для местных судоходных нужд, настолько, что его суда (как, напр., „Труд“, „Эльба“ и др.) считались одними из лучших в астраханском районе.

С 1908 г. Гончаров производил постоянный ремонт пароходов м-ва п. с.

Количество рабочих на заводе в благоприятные годы достигало до 100 человек.

В скромных размерах М. Т. Гончаров продолжает работу до настоящего времени.

**Судостроительные
заводы в намском
бассейне.**

Ряд пароходо-строительных заводов был в камском бассейне. Всего здесь насчитывалось их до 15; важнейшими были: Пожевский завод Всеволожских (позднее кн. Львова), Кунгурский Гакса (позднее Кузнецова), казенный Мотовилихинский близ Перми, Любимовых и бр. Каменских в самой Перми и казенный Воткинский завод в Вятской губернии.

Пожевский чугунно-литейный и железо-делательный завод. Основан в 1756 г. на р. Пожеве, притоке Камы, бароном Николаем Григорьевичем Строгановым; в 1773 г. был куплен опекуном малолетнего сына основателя завода Всеволодом Алексеевичем Всеволожским, после смерти которого перешел по наследству к племяннику его, Всеволоду Андреевичу Всеволожскому, пионеру пароходства в волжском бассейне. Как сообщалось выше, все первые пароходы Всеволожского были построены здесь, при чем, насколько можно судить по сохранившимся сведениям, постройка их была выполнена во всяком случае не хуже, чем пароходов Берда и Евреинова. Здесь же в 1839 г. были построены и первые наши паровозы для первой Царскосельской железной дороги.

До середины 80-х годов заводом было выпущено: 20 пароходных корпусов, 27 машин и 27 же котлов. В последующее время деятельность завода начала постепенно падать, пока в 1900 г. все дело не перешло к новому владельцу—кн. С. Е. Львову. Последний под личным своим руководством снова поднял состояние завода, организовав на нем переработку своего железа и чугуна в разнообразные изделия, которых выпускал ежегодно свыше 125.000 пудов. Сбыт этих изделий имел широкое распространение в Сибири, Туркестанском крае и Поволжье.

Техническим руководителем завода в период наибольшего развития на нем судостроения был Иван Алексеевич Шилоносков.

Кунгурский завод Гакса—Кузнецова. Был основан в 1861 г. английским инженером Гаксом, одним из пионеров пароходства на р. Каме. До второй половины 70-х годов строил по преимуществу буксирные пароходы с машинами в 80—100 сил, по типу

первых пароходов „Общества по Волге“, т. е. с противлежащими цилиндрами „в растяжку“. Частично строились и пассажирские пароходы с качающимися цилиндрами, как у первых Самолетских пароходов.

С 1876 г. была начата постройка машин Compound, продолжавшаяся до конца существования завода. В то же время была улучшена, вообще, конструктивная сторона дела, с применением всех новейших усовершенствований в судостроении.

Техническими руководителями завода были: первоначально сам Гакс, затем англичанин Вардроппер и бельгиец Пирсон, перешедший сюда в 1875 г. из Сормовского завода.

В начале 80-х годов завод перешел путем покупки к Григорию Кирилловичу Кузнецову, после смерти которого наследники его не смогли продолжать дело с успехом, и в 1886 г. завод был закрыт.

Техническим руководителем его с 1882 г. и до закрытия завода был Александр Васильевич Коломенский, выпустивший за время своей работы здесь 7 пароходов.

Всего заводом было построено до 70 пароходов и свыше 100 котлов.

Мотовилихинский казенный завод. Расположен близ г. Перми, в селении Мотовилиха, в позднейшее время обратившемся в пригород Перми. Впервые здесь был построен в 1736 г. медно-плавильный казенный завод, работавший до 1864 г. В 1863 г. сооружен сталепушечный завод, а в следующем 1864 г. устроены чугунопушечные заводы. В половине 1871 года Мотовилихинские заводы объединились в одном управлении и в этом виде существуют до сих пор.

Кроме прямой своей специальности, заводы со второй половины XIX в. стали выполнять заказы по постройке паровых машин и судов. Так, уже в 1868 г. заводом был выпущен пароход „Колва“, мощностью в 30 номин. сил, а в 1870 г. построен пароход „Малютка“ в 200 сил.

С начала 90-х годов завод начал строить машины тройного расширения, при чем первыми пароходами, выпущенными им с такими машинами, были упоминаемые нами выше „Боярин“ и „Боярыня“ для „Общества по Волге“, оказавшиеся не совсем удачными по своим корпусам. Зато следующая постройка буксирного парохода „Медведь“ для Н. В. Мешкова была выполнена с совершенством, и „Медведь“, с машиной тройного расширения, сделанной по оригинальному проекту инженера Тенчинского, долгое время служил образцом для большинства камских пароходостроительных заводов. Наконец, на Мотовилихинском же заводе был построен также упоминавшийся нами выше знаменитый „силач“ своего времени „Редедя, князь Косогский“. Пароход был сделан по заказу судовладельца Ушакова, который однако отказался принять его вследствие очень глубокой осадки (на 9 четв. порожнем), и пароход долгое время оставался в распоряжении самого завода, пока его не купило о-во „Мазут“.

В позднейшее время судостроительная деятельность завода была прекращена.

Завод Любимовых в Перми. Был основан в 1858 г. англичанином Гуллетом около устья речки Данилихи, впадающей в Каму у города Перми. Через некоторое время его купил другой англичанин—пароходовладелец Тет, упоминавшийся нами выше, в обзоре камского пароходства. До 70-х годов завод строил только корпуса

пароходов, получая механизмы для них с завода Гакса и Гуллета в Екатеринбурге.

В 1887 г. завод был приобретен Ив. Ив. Любимовым, который улучшил его постановку и расширил производство, выполняя постройку судов не только для рек волжского бассейна, но и для Каспийского моря. Все новые пароходы самого Любимова строились также здесь, в том числе и отмеченные выше „Пермь“, „Кама“ и „Екатеринбург“ американского типа, а затем однотипные с ними, но еще более совершенные, „Волга“, „Ив. Ив. Любимов“, „Анна Степ. Любимова“, „Нева“ и „С.-Петербург“ (позднее „Петроград“).

Мы уже говорили, что за образцовую постановку судостроения завод получил на всероссийской выставке в Нижнем-Новгороде высшую награду—право изображения на своих пароходах государственного герба.

В 1904 г. завод перешел в распоряжение учрежденного после смерти И. И. Любимова акционерного общества „Иван Любимов и К^о“, но проработал у о-ва недолго: в 1907 г. он прекратил свои действия, а в 1913 г. был продан пермскому городскому управлению для его хозяйственных целей.

Технических руководителей завода сменилось несколько: сначала ими были сами владельцы завода Гуллет и Тет, после них два раза начинал руководить заводом инженер Пирсон в перемежку с тем же Тетом и Влад. Влад. Орловым. В последнее время наибольшего оживления деятельности завода и выпуска лучших его судов техническим руководителем был неоднократно упоминавшийся выше инженер Тенчинский.

Механический завод Каменских. Был основан бр. Каменскими на той же речке Данилихе, что и завод Любимовых, главным образом для выполнения ремонтных работ по собственному каравану владельцев. Постепенно завод стал строить и новые пароходы, а также паровые машины, котлы, турбины и, вообще, разного рода металлические изделия. Все однодечные пассажирские пароходы Каменских: „Федор“, „Григорий“, „Василий“, „Александр“ и другие, были построены здесь. Кроме того, принимались и посторонние заказы.

Однако, когда в 900 г.г. пароходство Каменских решило коренным образом обновить свой флот пароходами американского типа, оно не решилось поручить это своему заводу, а передало заказ на Сормовский завод.

Техническим руководителем завода был инженер-механик Михаил Михайлович Гладышев.

Воткинский казенный завод. Основан в 1759 г. гр. Шуваловым при слиянии рек Вятки, Шаркана и Березовки в 70 верстах от г. Сарапула, Вятской губ., и вскоре же, а именно в 1763 г., (после смерти Шувалова) перешел в казну. В первые почти 100 лет существования завод занимался исключительно переработкой получаемого с уральских горных заводов чугуна в железо и сталь. В 1847 г. при нем было открыто судостроительное отделение, на котором первым был построен пароход „Астрабад“ для Каспийского моря. В 1866 г. значительно расширены механические мастерские судостроительного отделения, и в них начала производиться постройка паровозов.

За все время существования отделения заводом было построено больше 20 буксирных пароходов и больше 10 пассажирских. Необходимо отметить, что завод, не преследуя строго коммерческих целей

и имея в виду дать работу заводскому населению, принимал заказы за очень низкую цену ¹⁾, но судостроительные работы его не отличались особенно высокими достоинствами, почему и заказов было не так много. Из более крупных работ можно отметить постройку пароходов: „Самодержец“ для „О-ва по Волге“, „Ермак“ и „Строганов“ для Кожевникова (позднее перешедшие к о-ву „Кавказ и Меркурий“), 5 стосильных пароходов для Курбатова, 3 парохода для Любимова и т. д.

В 1910 г. завод сделал попытку постройки теплоходов, выпусков в навигацию 1911 г. 5 больших двухвинтовых товарных теплоходов с машинами шведского завода Локке по заказу также Кожевникова, но постройка вышла настолько неудачна, что заказчик отказался принять суда, и позднее они были с большой скидкой проданы пароходству Любимовых, а в конце концов переделаны на баржи.

**Судостроительные
заводы в оном
бассейне.**

В бассейне реки Оки можно отметить судостроительные заводы Коломенский, Выксунский, Валенкова в Муроме и Семенычева и Шорина в Гороховце.

Коломенский чугуно-медно-литейный и механический завод, расположенный на р. Москве, в 1¹/₂ верстах от ее устья и в 3 верстах от г. Коломны, был основан в 1862 г. инженером Арманом Егоровичем Струве ближайшим образом для работ по сборке железнодорожных мостов на строившейся в то время линии Москва—Саратов. Удачно справившись с этой работой, завод быстро развился и уже с первых же шагов занялся изготовлением и вагонов, и железнодорожных платформ, и разных других изделий для железных дорог. В 1866 г. в дело вошел брат основателя—также инженер—Густав Егорович, и работа завода (получившего название „завода инженеров братьев Струве“) еще более поднялась. С 1869 г. он занялся постройкой паровозов и с течением времени очень расширил и усовершенствовал это дело, выработав свыше 100 своих собственных типов паровозов и построив их до последней европейской войны больше 5000 штук.

В 1871 г. завод был акционирован, с образованием „Акционерного общества Коломенского машиностроительного завода“ с основным капиталом в 2.800.000 руб., и вскоре после этого о-во приобрело Кулебакский металлургический завод близ г. Мурома, сделав его подсобным для своего основного предприятия. На этом последнем заводе и была организована судостроительная верфь при с. Липне, на р. Оке, сыгравшая очень большую роль в развитии волжского судоходства последнего времени. Первый пароход был построен в 1878 г. для собственных нужд завода—в целях обслуживания перевозки разных материалов из Кулебак в Коломну и обратно. С 1881 г. судостроение начинает производиться заводом регулярно: в 1882 г. им сделан первый пассажирский пароход, в 1883 г. выстроена первая шхуна для Каспийского моря, в 1888 г. первая землечерпательная машина. В начале 1890-х годов завод выпустил ряд пароходов с двухколенчатыми паровыми машинами тройного расширения, в 1903 г. применил к паровой машине перегретый пар и в этом же году приобрел патент на изгововление

¹⁾ Проф. Озеров в своем исследовании об уральских горных заводах говорит, что в этом отношении Воткинские заводы обходились чрезвычайно дорого для казны, вызывая необходимость приплаты в среднем до 500 руб. на каждого рабочего в год, так что на все затраты рабочим можно было бы дать образование, вплоть до высшего.

тепловых двигателей Дизеля, производством которых и занялся с огромным успехом для нашей промышленности вообще и для волжского судоходства в частности. Мы уже говорили выше об успехах этого дела: в 1907 г. заводом был выпущен на Волгу первый в мире винтовой буксирный теплоход „Коломенский дизель“ (позднее „Мысль“) с машиной Дизеля в 300 эффе́кт. сил, в 1908 г. также первый в мире винтовой наливной морской теплоход „Дело“ емкостью в 250.000 пуд. и мощностью машин в 2000 эффе́кт. сил, в 1909 г. первый на Волге грузовой колесный теплоход „Карамыш“ и т. д., вплоть до создания великолепных пассажирских гигантов о-ва „Кавказ и Меркурий“ и не менее замечательных товаропассажирских теплоходов „Восточного общества“.

Во всем громадном судовом строительстве завода не обходилось, конечно, и без неудач, начиная с упоминавшейся выше постройки парохода „Надежда“ по заказу о-ва „Самолет“ в 80 гг. и кончая постройкой первого пассажирского теплохода „Урал“ в 1911 г., но эти неудачи были, вообще, немногочисленны, а последние выполненные работы завода все без исключения отличались высоким совершенством.

В общем заводом было построено до 180 разнообразных судов: пароходов, теплоходов, шхун, землечерпательниц, баржей и т. д. Суда его постройки разошлись далеко за пределы волжского бассейна: на Дон, Сев. Двину, Обь и Каспийское и Черное моря. Между прочим, на Коломенском и Кулебакском заводах был построен почти весь железный нефтяной флот т-ва бр. Нобель.

Производительность завода по судостроению достигала в последние годы перед европейской войной до 4 слишком милл. руб.

Общее число рабочих во всех отделах заводов доходило до 10.000 чел. в Коломне и до 4.000 чел. в Кулебаках.

Техническим руководителем завода в период его особенного расцвета был широко известный своими работами инженер Раймунд Александрович Корейво, имя которого уже упоминалось нами в обзоре теплоходостроения.

Выксунский горный (чугунно-плавильный и железодельный) завод. Основан в 1765 г. братьями Андреем и Иваном Родионовичами Баташевыми (из Тулы) на р. Выксе, в глуши знаменитых муромских лесов, где еще в 20-х годах XVIII столетия были открыты богатые залежи железной руды. В 1821 г. завод перешел в род генерал-аншефа Шепелева, женившегося на дочери Ивана Баташева, а в конце XIX века был акционирован с несколькими другими соседними заводами (всего в составе 8), после чего на улучшение дела были затрачены значительные средства. Производство заводов достигало 1½ слишком милл. рублей.

Судостроительная верфь Выксунского завода была расположена на р. Оке, в 20 верстах от г. Муром, около пристани Досчатое. Мы уже говорили выше, что генерал Шепелев еще в 1826 г. построил на своем заводе пароход для собственных разездов по р. Оке, однако эта постройка, естественно, не могла быть вполне удачной по самой новости у нас в то время пароходного дела. Позднее завод вполне овладел техникой парового судостроения и был одним из первых наших заводов по постройке пароходов для Волги. Особенное значение он имел в начале развития волжского пароходства—в 50 и 60 годы, когда судостроительным отделением завода заведывал известный механик Василий Иванович Джонс. Тогда здесь были построены 2 кабестана и 2 „завозных“ парохода для о-ва „Вулкан“

и несколько буксирных пароходов для того же общества, а также для Зворыкина, Чернышева и др. Всего было выпущено 8 пароходов.

Механический завод инженер-механика Павла Федоровича Валенкова в г. Муроме,—был основан около 1890 года и сначала занимался главным образом выделкой разных земледельческих орудий, затем принялся за паровые машины, которых построил очень много, и, наконец, соорудил полностью несколько пароходов небольших размеров и мощности.

Механический завод Семена Ивановича Семенычева, основанный в 1892 г. в г. Гороховце, Вязниковского уезда, Владимирской губернии,—помимо судоремонтных работ, делал и новые пароходы, которых выпустил в общей сложности десятка три. Впрочем сам он строил только корпуса судов и котлы, выписывая машины с других заводов, преимущественно от Валенкова.

Котельный завод Ивана Александровича Шорина, также в г. Гороховце, кроме паровых котлов, делал только железные баржи и достиг в этом большого совершенства, так что, когда Д. В. Сироткин задумал создать свою знаменитую „Марфу Посадницу“, он заказал ее по своим чертежам заводу Шорина. Последний с честью выполнил задание, после чего построил еще ряд однотипных баржей-гигантов по заказу Сироткина, а затем о-ва „Волга“ и т-ва бр. Нобель.

После национализации промышленности завод продолжает существовать под руководством сына его основателя Михаила Ивановича, состоящего коммерческим директором и главным механиком завода.

Судостроительные заводы вне волжского бассейна. Кроме вышеуказанных заводов, расположенных в пределах волжского бассейна, для Волги строили и паровые, и непаровые железные суда многие заводы, находившиеся вне ее системы, иногда на очень большом расстоянии. Особенно много таких построек производилось на петербургских заводах, из которых важнейшими были заводы: Берда, Л. Нобеля и Невский судостроительный завод.

Чугунно и медно-литейный завод Чарльза (Карла) Берда, пионера нашего пароходства, был основан в 1792 г. на Гутуевском острове в Петербурге путем преобразования маленькой мастерской тестя Берда—Моргана. Благодаря энергии основателя, он быстро развился, устроил корабельную верфь и механическую мастерскую и приобрел широкую известность не только в России, но даже и за границей. Здесь были построены первые пароходы Берда, часть которых, купленная Д. П. Евреиновым, попала и на Волгу. Сын Чарльза Берда Фрэнсис продал Гутуевский остров Бенардаки, перенеся свой завод ближе к устью р. Невы и продолжая развивать дело. В 1881 г., после почти 100 лет владения заводом фамилии Берда, внук основателя завода продал его французской компании, которая и держала его вплоть до национализации промышленности под фирмой „Общества франко-русских заводов, бывш. Берда“.

Собственно для Волги завод Берда после постройки первых пароходов сделал немного, обратившись главным образом к выполнению заказов морского ведомства на судовые механизмы и артиллерийского ведомства на лафеты. Для волжского судоходства заводом был изготовлен лишь ряд паровых машин и целиком построено несколько пароходов. Из последних в качестве более

крупных можно отметить пароходы „Владимир“ в 160 номин. сил выпуска 1869 г. и „Башкир“ в 60 сил выпуска 1882 г.—оба для т-ва бр. Нобель.

Механический завод Нобеля первоначально был устроен в сравнительно небольших размерах в 1842 г. переселившимся в Петербург из Швеции уроженцем г. Гевли Эммануилом Нобелем в компании с генералом Огаревым. В 1845 г. Э. Нобель основал в Петербурге новый, значительно более крупный завод, на котором стал изготавливать мины, различные металлические конструкции, станки и паровые машины. Деятельность завода особенно развернулась в Крымскую кампанию, когда заводом было устроено минное ограждение Кронштадтской и Свеаборгской крепостей и изготовлены многочисленные механизмы для морского флота. Но после падения Севастополя все военные заказы были переданы правительством за границу, и завод Нобеля, специально приспособленный для них, очутился в тяжелом положении. В это время он впервые занялся судостроением, соорудив целый ряд буксирных и пассажирских пароходов для волжского бассейна, как, напр., „Быстрый“, „Проворный“ и „Поспешный“ для т-ва „Самолет“, „Лопман“, „Бурлак“, „Молодец“ для о-ва „Кавказ и Меркурий“ и т. д. Однако судостроительная работа не спасла завода, который в конце концов был ликвидирован, а владелец его Э. Нобель возвратился в Швецию.

Но в Петербурге остался умный и энергичный сын его Людвиг Эммануилович, который, по ликвидации отцовского предприятия, сначала арендовал, а затем в 1862 г. и приобрел в собственность механический завод Шервуда, на котором занялся сначала, подобно отцу, выделкой разных изделий для военного ведомства—ружей, лафетов, чугунных бомб и пр., а затем начал понемногу строить и пароходы. В конце 70-х годов Л. Э., будучи вызван братом в Баку, заинтересовался нефтяным делом и, как мы уже отмечали выше, двинул его вперед с гениальным провидением и колоссальным успехом. Почти все оборудования для добычи, хранения и перевозки нефти и ее продуктов были при этом изготовлены на собственном заводе Нобеля, но в связи с тем судостроительная его деятельность замерла, и даже суда для самого предприятия бр. Нобель заказывались большею частью за границей, хотя и по чертежам Л. Э.

Снова начало оживляться судостроение на заводе в начале XIX-го столетия, уже после смерти Л. Э., последовавшей в 1888 г. В это время завод усиленно занялся вопросом о новом типе двигателей—так называемого внутреннего сгорания, инициатива распространения которых в России всецело должна быть поставлена в его заслугу. Еще в 1892 г. завод купил в Швейцарии патент четырехтактного керосинового двигателя, ввел в конструкцию некоторые свои усовершенствования и занялся изготовлением таких двигателей, получивших даже и название „двигателей Нобеля“. Наконец, в 1898 г. заводом было приобретено также путем покупки право на изготовление двигателей Дизеля и положено не мало усилий и средств на улучшение их конструкции и, в частности, на применение их к судостроению, о чем мы уже более подробно говорили выше.

Постепенно изготовление двигателей внутреннего сгорания стало главной специальностью завода Нобеля, а через несколько лет завод уже не мог удовлетворить всего спроса на „дизели“ и сделал предложение ряду предприятий о совместной их выделке. Первым отозвался на предложение Коломенский завод, к которому, при полном содействии завода Нобеля, и перешло дальнейшее

развитие этого дела, в особенности в применении к волжскому судостроению.

Всего заводом Нобеля за время с 1900 по 1912 г. было построено 540 двигателей внутреннего сгорания, общей мощностью в 65.400 эфф. сил,—из них 145 штук для фабрик и заводов, 200 для электрических станций и 87 двигателей для судов ¹⁾.

Невский судостроительный завод был основан в 1860 г. английским подданным Томсоном и за время своего существования сменил целый ряд своих хозяев-владельцев: в 1863 г. его купили генерал-майор Семяников и подполковник Полетика, в 1870 г. образовавшие „Русское общество механических и горных заводов“, в 1887 г. признанное несостоятельным, в связи с чем и завод был закрыт; в 1890 г. его купил московский инженер В. А. Титов, возобновивший работу и образовавший для этого „Московское товарищество Невского судостроительного завода“, одним из главных деятелей которого был известный железнодорожный „король“ Савва Ив. Мамонов. В 1898 г. предприятие было переименовано (с изменением и его устава) в „Т-во Невского судостроительного и механического завода“, в котором главным пайщиком стал государственный банк; наконец, в 1912 г., с переходом большинства паев к группе частных петербургских банков, товарищество было преобразовано в „Акционерное общество Невского судостроительного и механического завода“.

В первые годы своего существования завод занимался главным образом строительством военно-морских судов, вплоть до броненосцев, с конца 60-х годов перешел на постройку паровозов, затем снова занялся судостроением и выделкой разного рода механических частей и изделий. До 1914 г. им было построено более 3.200 паровозов, 133 различных судов, по преимуществу военных, и более мелких изделий на сумму до 9 милл. руб.

Для Волги заводом построен ряд судов, из которых можно указать на пароходы „Константин Арцибушев“ (позднее „Москва“), „Север“, „Сергий Витте“ (все три работавшие в аренде у Зарубина), 15 винтовых пароходов для т-ва „И. И. Конецкий“ и др.

Кроме названных, в Петербурге был целый ряд механических заводов, занимавшихся судостроением, в частности строивших пароходы и для Волги. Таковы, напр., были заводы: Илеса и Бутца (основанный в 1824 г.), упоминавшихся нами выше бр. Фрикке, учредителей пароходного общества „Нептун“ (основан в 1841 г.), первоначально скромная мастерская великобританского подданного Макферсона (открыта в начале 1850-х годов), положившая начало Балтийскому заводу, завод Карра и К^о и т. д. Все эти заводы ежегодно посылали на Волгу разного рода судов и оборудования для них на миллионы рублей.

В заключение можно упомянуть еще о некоторых финляндских судостроительных заводах, также не мало работавших для Волги. Важнейшим из них был завод Крейтона в г. Або, основанный в 1842 г.

Судоремонтные мастерские. Помимо судостроительных и механических заводов, в Поволжье был целый ряд мелких судоремонтных мастерских, содержимых в большинстве разными пароходными предприятиями и частью ведомством путей сообщения для нужд казенного судового каравана.

¹⁾ „Завод Людвиг Нобель“. Пятидесятилетие деятельности. 1862—1912 гг..

На самой Волге в качестве важнейших из таких мастерских, в последовательном порядке их расположения по течению реки, могут быть названы следующие:

1) В г. Твери хорошо оборудованные мастерские о-ва „Самолет“, с небольшим искусственным „мокрым“ доком на Волге. Здесь производилась сборка первых пароходов предприятия и первое время весь их и текущий, и зимний ремонт.

2) В районе г. Рыбинска на правом берегу р. Шексны, у села Карпунина (в 3 верстах выше завода Журавлевых), мастерские „Компании цепного пароходства“ для ремонта его гуеров.

3) В Рыбинской гавани и при зимовке в р. Черемухе, где, кроме мастерских, был устроен сухой док, первоначально до 45 саж. длины и 22 саж. ширины, позднее же (в 1911 г.) увеличенный прибавочными „понтами“ до 66 саж. длины. В увеличенном доке могло помещаться до 20 пароходов средних размеров.

4) В Сокольском затоне, на левом берегу р. Волги, в 20 в. ниже г. Юрьевца и в 1 в. выше с. Сокольского, мастерские Волжско-Унженского пароходства, позднее расширенные и улучшенные Рузским.

5) В Василевском (иначе Монастырском) затоне, в 1 в. выше слоб. Василевой, казенные мастерские для ремонта землечерпательных машин и казенных пароходов верхнего и частью среднего плесов р. Волги. Мастерские были хорошо оборудованы разными техническими приспособлениями.

6) В Сормовском затоне, близ Нижнего Новгорода, небольшие мастерские и кузницы, принадлежавшие частным судовладельцам и производившие мелкий ремонт зимовавших в затоне судов, не требовавших капитального ремонта, который выполнялся Сормовским заводом.

7) Такие же мастерские в Муромском затоне, у с. Бор, против Нижнего-Новгорода.

8) В Собчинском затоне, верстах в 10 ниже Нижнего-Новгорода, довольно большие мастерские пароходства Зарубина (от которого перешли потом к администрации, назначенной над этим пароходством).

9) Мастерские в Люলেখовском затоне, в 30 верстах от Нижнего-Новгорода, первоначально построенные в 1871 г. пароходным о-вом „Вулкан“, которое имело здесь зимовку для своих судов, но уже в следующем же 1872 г. ликвидировало свое дело и мастерские продало на слом. Позднее здесь устроило мастерские пароходство Кашина, при чем не только производило ремонт своих судов, но даже и выстроило (под руководством И. В. Тюрина) несколько новых пароходов. В 1913 г., с переходом пароходства Кашина к „Камво“, к последнему перешли и мастерские.

10) В Жуковском затоне, против с. Кадниц, мастерские „О-ва по Волге“, имевшего здесь зимовку судов. Мастерские были хорошо оборудованы и состояли в собственности о-ва до конца его существования.

11) В Паратском или Кабачищенском затоне, у дер. Кабачищ, против с. Вязовых, мастерские Казанского округа путей сообщения для ремонта казенного каравана среднего и низового волжских плесов. Мастерские имели хорошее оборудование и выполняли все ремонтные работы по многочисленному и сложному по своему составу каравану округа.

12) В Криюшинском затоне, в 36 в. ниже Симбирска и в 1 в. от села Криюш, мастерские „О-ва по Волге“, открытые с учреждения

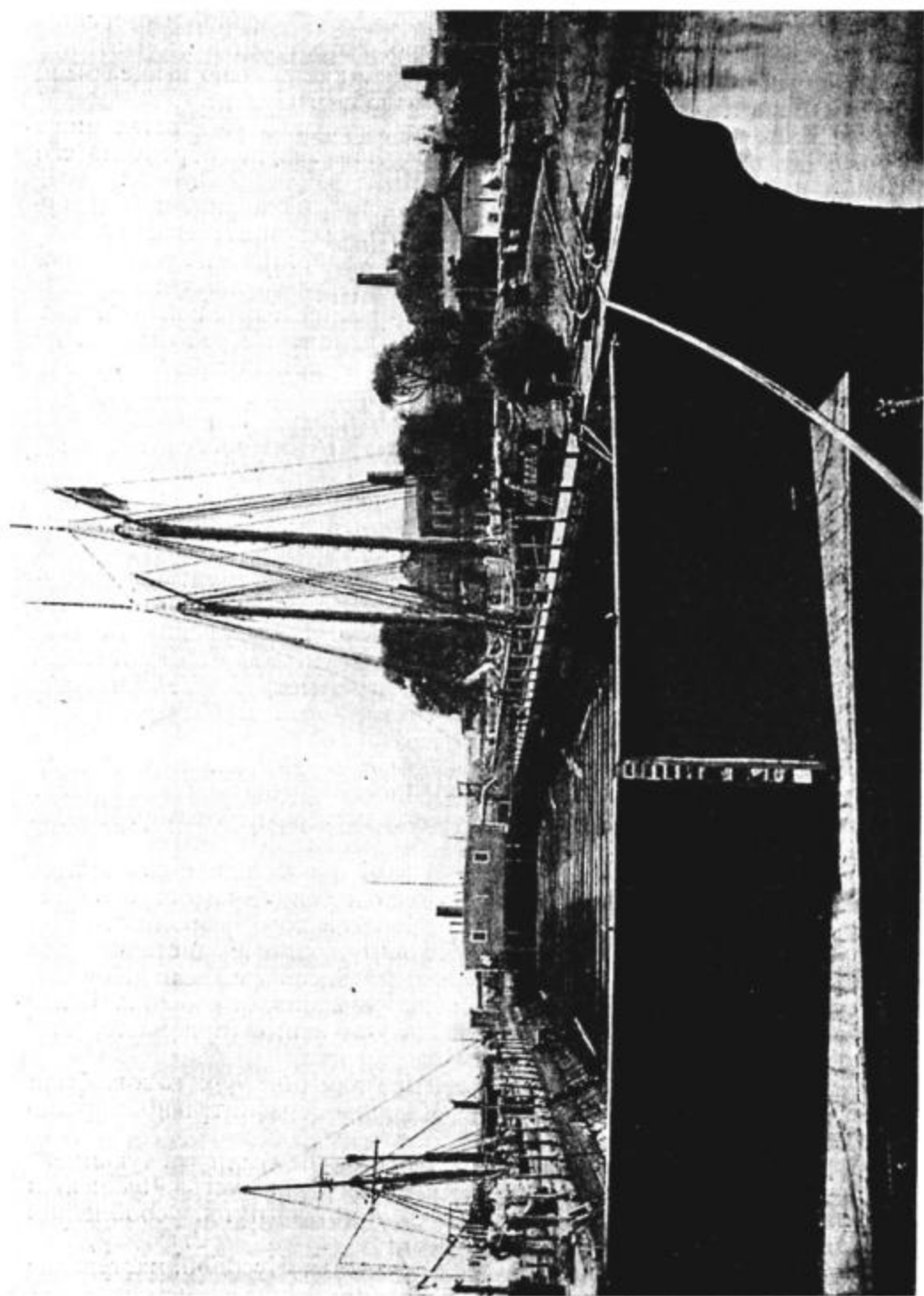


Рис. 214. Плавучий док о-ва Кавказ и Меркурий" в Астрахани.

о-ва и существовавшие до 80-х годов, когда были переведены в Жуковский затон. Позднее в Криушинском затоне зимовали и ремонтировались пассажирские пароходы т-ва „Дружба“.

13) В Черном затоне, в 52 верстах ниже Сызрани, мастерские, основанные о-вом „Нептун“, суда которого зимовали в этом затоне. По ликвидации о-ва механизмы мастерских, как указано выше, были куплены Бенке для оборудования его завода в Самаре.

14) В Алексеевском затоне, у с. Алексеевки, в 25 верстах ниже Хвалынска, мастерские о-ва „Самолет“ для текущего ремонта его низовых пароходов.

15) У г. Саратова, в протоке Тарханской воложки, небольшие мастерские, принадлежавшие разным местным судовладельцам.

16) В Царицыне крупные мастерские т-ва бр. Нобель, устроенные в 80 гг., когда, с расширением вывоза на Волгу нефтяных продуктов, в Царицыне был образован т-вом их распределительный пункт. Мастерские выполняли главным образом ремонтные работы, как по флоту т-ва, так и по разным машинам и приспособлениям для перекачки продуктов. В то же время здесь производилась и постройка новых судов, преимущественно железных баржей. Так, в мастерских был построен ряд наливных баржей т-ва (в том числе упоминавшиеся выше баржи—„двойники“); здесь же был в 1909 г. переделан пароход „Нафталан“ на теплоход „Осетин“ и т. д.

17) Ремонтные мастерские в Царицынском затоне (против города), принадлежавшие разным пароходным фирмам.

18) Особенно много мастерских было в Астрахани, но огромное большинство их не отличалось богатством оборудования. По рассказам местных старожилов, общее число астраханских мастерских доходило в некоторые годы до 100 штук. Как, сравнительно, более лучшие, из них можно отметить мастерские: Александрова, Бермана, бр. Зверевых, Красавина, Седова, Супука, Сычева, Якуничкова и др.

Ряд судоремонтных мастерских был в Астрахани у разных промышленных предприятий, в особенности рыбных и нефтяных. В числе последних наиболее выделялись мастерские т-ва бр. Нобель и о-ва „Мазут“.

Т-во Нобель, вообще, имело в Астрахани большое хозяйство. Его предприятие образовало здесь особый поселок—на острове близ Форпоста, получивший название „Нобелевского городка“. Тут были устроены пристани т-ва, поставлены огромные цистерны для керосина, вырыты ямы для мазута и т. д. Здесь же были оборудованы и мастерские, с помещениями для служащих и рабочих. Более крупный ремонт судов производился в устроенном при мастерских плавучем доке.

Мастерские о-ва „Мазут“, открытые в середине 90-х годов, были размещены на Корожьем острове и также сравнительно хорошо оборудованы.

В камском бассейне ремонтные мастерские были следующие:

1) В Королевском затоне, в 3-х верстах выше устья Чусовой и Левшинской пристани, мастерские ведомства путей сообщения с помещениями для зимовочных команд.

2) В Заозерском затоне, в 1 версте от устья Чусовой, мастерские и зимовки разных частных судовладельцев (Ржевина, Лунегова и др.).

3) В Курьинском затоне, в 12 верстах ниже г. Перми, мастерские и жилые помещения для служащих и рабочих пароходства Каменских.

4) В Симонихинском затоне, против г. Сарапула, мастерские казенные и частных судовладельцев.

5) В Дербешкинском затоне, в 3-х верстах ниже устья р. Белой, мастерские пароходства Стахеевых.

6) В Чистопольском затоне, у г. Чистополя, мастерские разных судовладельцев и казенные для ремонта землечерпательниц.

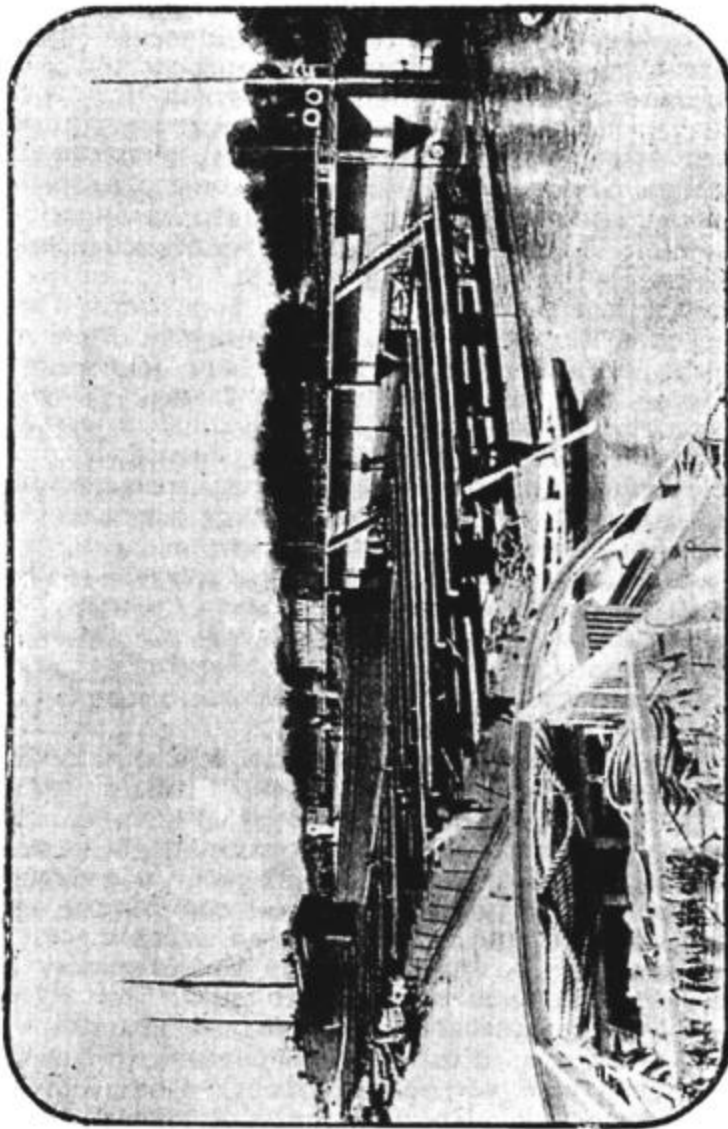


Рис. 215. Железный док т-ва бр. Нобель в Астрахани; на первом плане клетка для установки судов.

7) В Иловатском затоне на р. Вятке, в 82 верстах ниже г. Вятки, большие мастерские п-ва Булычева, а позднее „Т-ва Вятско-Волжского пароходства“, в которых производился весь и зимний, и текущий навигационный ремонт пароходов названных фирм. Мастерские были оборудованы разными приспособлениями для производства работ и обставлены многочисленными помещениями для жилья рабочих и служащих.

8) В слоб. Кукарке, на р. Пижме, в местожительстве Якимовых, мастерские их пароходства.

На р. Оке были:

1) Мастерские в местности Слуда, на берегу р. Оки, в 3 верстах от г. Нижнего-Новгорода. Основаны в 1895 г. „Обществом финляндского легкого пароходства“, организовавшим пригородное сообщение в нижегородском районе, и первое время занимались исключительно ремонтом судов о-ва. В 1901 г. они перешли со всем имуществом о-ва к „Нижегородскому товариществу легкого пароходства“, которым с течением времени были значительно расширены, при чем был поставлен механический двигатель и устроен небольшой „слип“ (сухой док) со стапелями для ремонтирующихся судов. Все это дало возможность мастерским не только с большим успехом выполнять ремонтные работы, но и строить новые суда небольших размеров. И, действительно, т-во построило здесь ряд своих судов, как паровых, так и тепловых, выписывая двигатели для последних частью из Швеции (системы Болиндер), частью же с Коломенского завода (системы Дизеля).

2) Мастерские в Борзовском затоне, также на р. Оке, верстах в 6—7 от ее устья, где были постоянные зимовки судов о-ва „Ока“ и Башкировых, которыми и были оборудованы мастерские.

3) В Доскинском затоне на Оке, в 25 верстах от Нижнего-Новгорода, мастерские о-ва „Самолет“ для ремонта пароходов средневолжского плеса и мастерские пароходства Любимовых.

4) В г. Касимове мастерские пароходства Качковых.

Надо сказать, что большинство судоходных мастерских Поволжья были устроены и оборудованы очень примитивно в виду того, что у массы судовладельцев не было определенных пунктов для постановки судов на зимовку, и чаще всего они пользовались для этого ближайшим более или менее благоустроенным затоном, где заставал их ледостав.

Человек, близко стоявший к судоремонтному делу в зиму 1918—1919 гг., так рисует состояние ремонтных мастерских на Волге на основании сведений полученных с мест.

„Низкие, темные и тесные мастерские в иногда наскоро сколоченных временных зданиях, без всякого плана разбросанных по территории затона, нищенское оборудование—со старыми, в большинстве случаев сильно изношенными станками, не всегда отвечающими характеру производимых на них работ, износившиеся двигатели нередко кустарного производства, выношенные, старые, без всякого ухода, трансмиссии с самодельными деревянными шкйвами и нередко такими же подшипниками, малочисленность станков и инструмента, отсутствие многих необходимых для продуктивной работы приспособлений (паровых и приводных молотов, фрезерных станков и пр.),—словом, полное игнорирование требований современной техники в устройстве, оборудовании, организации и управлении мастерскими. Крайняя недостаточность, а иногда и полное отсутствие в отдельных районах доков и специальных устройств (эллингов, слипов) для ремонта судов, отсутствие механических подъемных и транспортных средств, наконец, затопляемость территории,—все это зачастую рядом с единовременным существованием в одном и том же затоне нескольких однородных мастерских, принадлежащих разным хозяевам, хотя и одинаково плохо оборудованных“¹⁾.

¹⁾ Инженер В. Г. Рождественский.

Сильно сказывался на судоремонте недостаток в Поволжье доков.

Во всем волжском бассейне едва насчитывалось 16 доков разных типов, размеров и готовности к работе. Мы уже отмечали доки Милютина в Череповце, „Самолета“ в Твери, Конецкого и

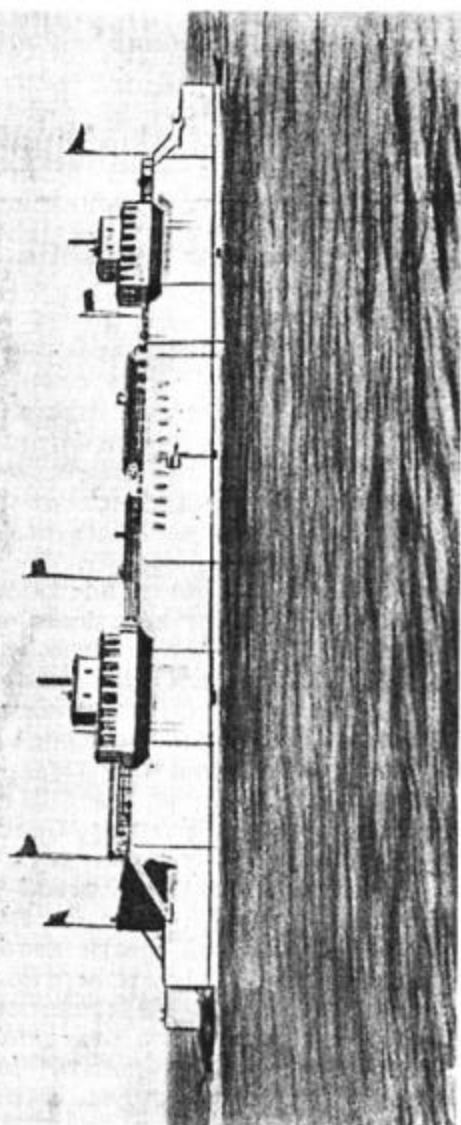


Рис. 216. Железный плавучий док О-ва Рязанско-Уральской жел. дороги.

Нобея в Рыбинске, Сормовского завода близ Нижнего Новгорода, о-ва „Кавказ и Меркурий“ (позднее „Камво“) и Куликова в Астрахани и др. Кроме них, было несколько доков в Нижнем-Новгороде, где первоначально они были устроены неким Худяковым.

Балахнинский купец Александр Александрович Худяков, составив довольно порядочное состояние на деревянном судостроении в г. Балахне и переехав после того на жительство в Нижний-Новгород, построил здесь два небольших сухих дока, в которых и

начал производить ремонт судов. Дело пошло успешно, и через некоторое время Худяков выстроил два новых дока, более значительных размеров, а старые продал на слом. Спустя несколько лет и эти доки были проданы Худяковым—в Астрахань Куликову, а в Нижнем сооружены уже три дока, которые и эксплуатировались первоначально самим Худяковым, а позднее сдавались в аренду разным организациям и лицам.

Кроме доков Худякова, в Нижнем-Новгороде был старый док предприятия Бугрова, работавший до последних дней существования фирмы, хотя за последние годы и пришедший в полную ветхость. Размер дока был до 50 саж. в длину. Обслуживал он исключительно флот владельцев предприятия.

Все доки Худякова и Бугрова были деревянные и обыкновенного, простого типа—с одним большим помещением для постановки ремонтируемых судов, без отдельных „понтонных“ или отсеков.

В позднейшее время (в 900 гг.) в Нижнем-Новгороде был устроен большой „понтонный“ док судоходным о-вом „Крестьянин“. Общие размеры его достигали до 75 саж. в длину. Ближайшим руководителем работ в доке был член правления и учредитель о-ва Михаил Павлович Лапшин. Док состоял в организации о-ва до самой национализации волжского флота.

Большинство волжских доков были плавучие и первое время исключительно деревянные, простого, однокамерного типа. Ясное представление об их устройстве можно получить из рис. 214.

Первый железный док на Волге был устроен т-вом бр. Нобель в Астрахани.

Еще в 1882 г. т-вом был построен здесь деревянный док в 53 саж. длины; через 6 лет поставлен второй, также деревянный док в 55 саж. длины, но оба они мало удовлетворяли потребностям предприятия при возрастающем развитии его флота, так как не давали ни необходимой быстроты, ни совершенной тщательности работы. Тогда т-во решило построить железный док, переведя деревянные в район зимнего ремонта своего флота.

Сооружение было закончено в 1901 г. и состояло из двух частей, размерами около 67 саж. в длину, более 10 саж. в ширину и без малого 3 саж. в высоту. Каждая из двух частей дока в свою очередь состояла из двух половин: устойчивой плавучей платформы, на которой помещался паровой котел и др. службы, и углообразного понтона (L), в вертикальной части которого, высотой в 20 1/2 фут., были расположены насосы, а на поверхности горизонтальной части—клетки для установки судов. Внутренность понтона разделялась непроницаемыми переборками на отдельные трюмы или отсеки, позволявшие очень точно регулировать положение его поверхности. Для ввода ремонтируемого судна в док понтоны (оба в раз или отдельно, смотря по надобности) наливались при помощи насосов водой и погружались до глубины, необходимой для свободного прохода судна над клетками дока, что определялось особой скалой, поставленной на вертикальной части каждого понтона. Когда судно вставало на нужное место, вода выкачивалась из понтонов, и судно легко и равномерно садилось на клетки, поднимаясь в случае надобности на такую высоту, что можно было свободно работать под его днищем, стоя на железной крыше понтона. Связывающие понтоны с платформой болты и лестницы имели посредине шарниры, на которых легко сгибались, так что платформа оставалась неподвижной.

Тяжесть вертикальной части понтонов всегда строго уравновешивалась с тяжестью горизонтальных их частей и ремонтируемого судна, чтобы док не мог перевернуться (см. рис. 215).

Т-во не одно пользовалось своим доком, но в свободное от ремонта собственных судов время охотно предоставляло его и для чужих судов, взимая за это небольшую плату, чем сильно понизило, вообще, стоимость доковых работ в Астрахани.

Несколько позднее на Волге появился железный док о-ва Рязанско-Уральской железной дороги, построенный на одном из заводов в Англии (см. рис. 216).

Г Л А В А XV.

Волжское судоходство после национализации флота.

(1918—1925 гг.)

История волжского судоходства в советский период представляет большую и сложную тему, которой мы намерены посвятить особое исследование. Как происходило объединение великого волжского флота, как постепенно выработывались формы его управления, как он работал и какую роль играл в коренным образом изменившихся условиях жизни страны,—все это вопросы, требующие многих страниц для своего освещения, а наша работа уж и так разлослась ровно вдвое против первоначального замысла. В виду этого мы даем здесь лишь краткий очерк истории волжского судоходства за последние годы, пользуясь при том рядом своих статей на данную тему, начиная с составленной в 1921 г., по поручению б. Волжского областного управления водным транспортом, „Записки о работе государственного флота в пределах Волжской области за 1918, 1919 и 1920 гг. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства“. ¹⁾

Издание декрета 26 января 1918 г. о национализации волжского флота, не имевшее прецедентов во всей всемирной истории, последовало по инициативе всероссийского союза работников водного транспорта и при его ближайшем участии. Союз же, взяв на себя ответственность за этот шаг, немедленно по издании декрета принял меры к срочному производству ремонта судов, насколько он был возможен в условиях момента—при почти полном отсутствии материалов, продовольствия и во многих пунктах денежных средств, отпуск коих судовладельцами, естественно, сразу же прекратился по издании декрета,

В результате, при чрезмерном напряжении сил, ремонт значительной части флота был произведен, и к открытию навигации 1918 г. учрежденное к тому времени Волжское областное управление водным транспортом располагало 1152 отремонтированными паровыми судами и непаровыми до 70 % всего флота.

Однако, по сложившимся общим условиям жизни страны, с таким трудом отремонтированный флот оказался в значительном излишестве вследствие обнаружившегося недостатка грузов.

В важнейшие для водных перевозок первые месяцы по открытии навигации—май и июнь—по всем рекам волжского бассейна было перевезено всего 34.559.980 пуд., вместо 300.621.000 пуд., перевезенных за тот же период времени в 1916 г. Объяснялось это, с одной

¹⁾ Нижний-Новгород, 1921 г. Изд. Волжского областного управления.

стороны, все усиливавшейся хозяйственной разрухой, с другой — тем обстоятельством, что с начала же навигации громадная часть наших водных путей, являвшихся подсобными для волжского транзита, была отрезана от России и перестала ее снабжать своими товарами. В таком положении оказались: Сибирь, Украина, западные губернии, Финляндия, а несколько позднее Мурман и нижняя часть Северной Двины. Наконец, 7-го июня сама Волга была перерезана чехо-словаками в Самаре, и сквозное сообщение до ней было прекращено. Положение транспорта при этом было тем более печальным, что, по случайным обстоятельствам, почти весь волжский флот оказался выше Самары, и в то время, как, за отсутствием здесь грузов и топлива, он оставался почти в полном бездействии, грузы, скопившиеся в низовьях Волги, не на чем было передвинуть даже на участках реки, оставшихся в руках советской власти. Так, в Астрахани одних нефтяных грузов скопилось столько, что их некуда было выгружать из морских шкун, и только чрезвычайная мобилизация всего наличного в низовьях тоннажа, включительно до деревянных баржей, в которых нефть уже не перевозилась, дала возможность передвинуть ее до Саратова, где товар выливался прямо в ямы. Пассажирских пароходов в низовом плесе было всего несколько штук, а между тем наплыв пассажиров, в связи с военными действиями и эвакуацией Кавказа, был колоссальный. Все берега у пристаней были усеяны народом, ожидавшим посадки на суда нередко по целым неделям. Перевозка совершалась не только на пароходах, но и на буксируемых за ними баржах. Переполнение судов было ужасающее, а в то же время жара доходила до 50° по R, и начались заболевания холерой. Положение было таково, что были случаи, когда медики, сопровождавшие баржи с пассажирами, сходили с ума. Между тем, в верхнем Поволжье, за недостатком нефти и грузов, пароходное движение было сокращено до одного отправления в сутки, много пароходов стало на прикол, некоторые ушли в затоны. В середине августа „Известия Областного Управления водным транспортом Волжского бассейна“ отмечали, что в то время работало „на грузовых и пассажирских линиях“ бассейна „едва ли не $\frac{1}{15}$ — $\frac{1}{20}$ часть общего парового флота“, остальные суда бездействовали или были взяты в распоряжение военного ведомства для борьбы с чехо-словаками и подавления разраставшихся контр-революционных мятежей.

В июле белогвардейское восстание в Ярославле прервало сообщение в верховом плесе Волги на целых две недели. В то же время, в связи с политическими событиями, было прекращено сообщение по реке Белой и весь бельский флот уведен в Каму. 22 июля был занят чехо-словаками Симбирск, 6 августа Казань и, по распоряжению военной власти, временно прекращены всякие отправления судов на низ, а затем до 21 сентября сообщение происходило только до Козмодемьянска и Василя. За это время часть волжского флота была превращена в „бронированные“ военные суда, снабженные пушками и пулеметами,—в короткое время организовалась „волжская красная флотилия“, сыгравшая в свое время не меньшую роль, чем и сухопутная армия, способствуя своими действиями общему успеху революции. В Ярославле, Симбирске и Казани волжские суда принимали участие в битвах с белогвардейцами, при чем многие десятки их погибли или надолго были выведены из строя.

Только к середине октября Волга была очищена от неприятелей, и флот начал лихорадочную переброску грузов с низовьев реки,

пользуясь последними рейсами. Все главные массы скопившихся там товаров были перевезены в средние и верховые плеса, но это, конечно, не спасло общего положения волжского транспорта, не смотря на то, что навигация затянулась сравнительно долго — до половины ноября: только 13-го ноября появилось сало у Н.-Новгорода, а наступившая 21 ноября по всему верхнему Поволжью оттепель дала возможность судам если не дойти всем до мест назначения, то по крайней мере укрыться в безопасные затоны.

В конечном результате грузооборот Волги в навигацию 1918 г. упал до 301,8 милл. пуд.—такой цифры, какой он выражался 50 лет назад—в 80-х годах XIX-го столетия. При этом сокращение коснулось всех без исключения грузов, больше же всего хлебов, перевозки которых составили всего 9,6 милл. пуд. (против 76,3 милл. пуд. в 1917 г. и 182,8 милл. пуд. в 1916 г.), лесных строительных материалов, нефтяных продуктов и „прочих грузов“.

Впрочем, на ряду с уменьшением грузов в навигацию 1918 года необходимо отметить значительное увеличение пассажирского движения в связи главным образом с явлением „мешечничества“. С первых же дней по открытии судового движения огромная волна пассажиров хлынула по всем направлениям водных путей за добычей себе продовольствия, и при почти полном отсутствии грузовых перевозок товаро-пассажирские пароходы имели такие валовые заработки, о каких в прежние годы ни одно судоходное предприятие не могло и мечтать. Были случаи, что большие товаро-пассажирские пароходы выручали около 200.000 р. за один рейс (вниз до Астрахани и обратно),—сумма, какой раньше не зарабатывал ни один пароход такого типа за всю навигацию.

В одном только отношении ослабление деятельности водного транспорта в 1918 г. имело, может быть, даже некоторый плюс, — это в том, что при обилии свободного времени у работников транспорта они имели возможность заняться вопросами управления флотом на местах и более или менее упорядочить это дело.

С изданием декрета о национализации флота административно-хозяйственные аппараты частновладельческих судоходных предприятий подверглись разрушению, при чем никакого нового аппарата взамен их не было создано, и вследствие этого общая руководящая нить, соединяющая места с центром, нормирующая общую работу и дающая всему делу характер и значение единого стройного механизма, порвалась. Местные органы, не чувствуя руководящего начала, в большинстве вынуждены были решать все вопросы транспорта исключительно по своему усмотрению, устанавливать свои правила и условия использования флота.

К тому же и у государственной власти не было первое время определенной, устойчивой политики в вопросах управления флотом, и в короткое время—до июля 1918 г.—было издано не менее 3-х декретов о реорганизации этого управления и в центре, и на местах. Свободное время давало работникам транспорта возможность разбираться во всех организационных вопросах, не торопясь, и проводить их в жизнь по более или менее тщательному усвоению и обсуждению их на различных собраниях, совещаниях и съездах.

С другой стороны, однако, отсутствие постоянной и регулярной работы у массы служащих на судах, стоявших без движения, вносило естественное разложение в их среду: трудовая дисциплина падала, работоспособность понижалась, многие служащие совсем бросали работу, уходя домой или переходя на другие места, и т. д.

Особенно сильно эти отрицательные явления сказывались в мало-сознательной среде грузчиков, которых в Саратове уже в первой половине навигации пришлось, в качестве дисциплинарной меры, объявить призванными на военную службу. Наконец, декретом от 25 сентября 1918 г. весь речной флот Советской Республики был объявлен мобилизованным и все рабочие и служащие на судах— принятыми на действительную военную службу, оставление которой было возможно лишь с особого разрешения соответствующих военных властей.

С прекращением военных действий на Волге и закрытием навигации волжскому флоту необходимо было залечивать свои глубокие раны, полученные за годы труда и недели кровавой борьбы. Между тем, средств для этого лечения было крайне мало.

Как мы уже видели выше, Поволжье было бедно постоянными ремонтными мастерскими для флота, — такие мастерские имелись лишь у некоторых, наиболее крупных судоходных фирм, обычно же ремонт судов производился по многочисленным затонам, где заставлял суда ледостав и где устраивались наскоро временные мастерские, отличавшиеся обычно крайней ограниченностью средств и значительной отсталостью от современного уровня техники.

За время войны и революции некоторые и из существовавших мастерских были разрушены. Равным образом, из 16 доков Поволжья весной 1918 г. 4 были выведены из строя авариями: затонул док общества „Камво“ в Астрахани и док бывшего т-ва Н. А. Бугрова в Нижнем-Новгороде, разнесен и сильно поврежден при ледоходе понтонный док о-ва „Крестьянин“ и поврежден плавучий кран о-ва „Енисей“.

Особенно чувствительны были из этих потерь нижегородские в виду того, что около Нижнего скопилось к зиме множество судов, стянувшихся сюда со всех концов Поволжья по мере развития в нем военных действий и возникавшей опасности для флота. Все эти суда, сильно износившиеся во время войны и долголетней работы, требовали большого ремонта, а для него не было ни достаточно мастерских, ни материалов, ни рабочих рук в необходимом количестве.

При таком положении дела ремонт судов в зиму 1918—1919 гг. представлял еще большие затруднения, чем в предыдущую зиму, и в конечном результате дал к началу навигации 19 г. значительно меньше судов, чем в 1918 г.

Так, из 1.358 паровых судов буксиро-сухогрузного транзитного флота, общей мощностью в 50.063 силы, вышли на работу в начале навигации только 631 судно или 46 % и из 3.353 непаровых судов, общей грузоподъемностью в 242.000 тыс. пудов, 1926 судов или 57 %. Лучшее обстояло дело в нефтеналивном и товаро-пассажирском флоте: в первом из 233 паровых судов, закрепленных за Нефтефлотом к началу навигации, было отремонтировано 192 судна или 82 %, но из них 28 судов находилось еще в переделке на дровяное отопление, понижая таким образом состав нефтеналивного флота до 70 %, и из 787 непаровых судов (железных и деревянных баржей), общей грузоподъемностью в 139.622 тыс. пуд., 495 судов или 63 %; в товаро-пассажирском флоте из 200 паротеплоходов, общей мощностью в 48.153 силы, были отремонтированы 196 судов или 98 %.

Необходимо, однако, отметить, что некоторое количество как паровых (преимущественно мелких), так и непаровых судов было еще в распоряжении рупводов и разных других местных организаций, но точного учета этих судов, равно и сведений об их

состоянии к началу навигации, не было. Наконец, ряд судов еще от прошлой навигации оставался в распоряжении военного ведомства.

Но и указанный выше, отремонтированный и числившийся в распоряжении областного управления флот далеко не весь поступил на транзитную работу, а добрая половина его была изъята из ведения областного управления и нефтефлота и передана различным другим учреждениям, главным образом военного ведомства, а частью была захвачена в Каме белогвардейцами.

Так, из состава букс.-сухогрузного флота в самом же начале навигации было уступлено 381 паровое судно, общей мощностью в 13.911 сил, и 922 непаровых судна, грузоподъемностью в 45.750 тыс. пуд., рупводам для обслуживания местной работы. В середине навигации, в связи с событиями на фронте, было передано военному ведомству 78 паровых судов, общей мощностью в 4.076 сил, и 10 непаровых, грузоподъемностью в 902.000 пудов, так что во вторую половину навигации буксиро-сухогрузный флот располагал для транзитной работы всего 106 паровыми судами (97 пароходов и 9 теплоходов), общей мощностью в 10.153 силы, и 994 непаровыми судами, грузоподъемностью в 97.071 тыс. пуд.

Из состава нефтеналивного флота 18 паровых судов, мощностью в 3.391 силу, и 30 непаровых, тоннажем в 5.489 тыс. пудов, было передано военному ведомству, 47 паровых, мощностью в 7.024 силы, и 163 непаровых, тоннажем в 30.743 тыс. пудов, другим организациям и 3 паровых судна, мощностью в 1.280 сил, захвачены белыми на Каме. С другой стороны, к нефтеналивному флоту было причислено уже во время навигации 3 паровых судна, мощностью в 940 сил, и 48 непаровых, грузоподъемностью в 1.852 тыс. пуд. С этими судами состав флота на транзитной работе (исключая суда рейдового флота в Астрахани) выразился в 64 паровых судна (61 пароход и 3 теплохода), мощностью в 8.151 силу, и 195 непаровых судов (121 железн. баржа и 74 деревянных), тоннажем в 33.421 тысячу пуд.

Из состава товаро-пассажирского флота было сдано военному ведомству и Морведу 11 паровых судов, мощностью в 1.985 сил, разным другим организациям 33 парохода, мощностью в 5.792 силы, и захвачено белыми в Перми и Уфе 27 паротеплоходов, мощностью в 10.120 сил. Кроме того, в середине навигации военным ведомством взято еще 39 паровых судов, мощностью в 7.620 сил. Таким образом, товаро-пассажирский флот в первой половине навигации располагал для транзитной работы 125 паровыми судами (108 пароходов и 17 теплоходов), общей мощностью в 28.936 сил, а в конце навигации всего 86 судами (72 парохода и 14 теплоходов), мощностью в 21.316 сил.

Нельзя не отметить при этом, что самое изъятие у областного управления судов производилось далеко не всегда планомерно и целесообразно, особенно военным ведомством: нередко суда захватывались в пути—с грузом и пассажирами, чем в корне нарушалась транспортная работа флота; бывали случаи и совершенно самочинных захватов судов со стороны различных местных властей, и непроизводительного пользования судами, снимавшимися со срочных рейсов, а нарушений правильности этих рейсов было без конца.

Вообще, вся навигационная работа 1919 г. проходила в обстановке военного времени. Вспыхнувшая в самом же начале навигации небывалая по своим размерам гражданская война охватила пожаром Волгу, Каму и Белую. Перерыв Волги у Царицына отрезал

низовый плес с огромными запасами соли, рыбы и др. товаров, при чем близость военных операций не дала возможности вывезти эти товары и по железным дорогам. Весь коммерческий флот астраханского района был взят в распоряжение военного ведомства, суда на Каме и Белой были захвачены Колчаком.

Особенно тяжело отразились на волжском флоте и судоходстве военные действия на реке Каме, которая всю первую половину навигации находилась в руках белых и по уходе их представляла из себя одно сплошное кладбище судоходства.

„На протяжении нескольких верст,—говорится в изданных саратовским райкомводом в 1923 г. „Кратких очерках из истории союза рабочих водного транспорта“ о взятии красными войсками г. Перми,—по реке плыли горелые суда, кругом стоял дым и мертвая тишина почти пустого города. Лучший камский флот—в количестве 120 паровых и непаровых единиц—был согнан Колчаком в реку Чусовую, там же белые выпустили до 200 тыс. пуд. керосина из Нобелевских резервуаров, подожгли этот керосин, и огненной стихией флот был уничтожен до основания“¹⁾.

В том же издании командированный на Каму следом за отступавшими белогвардейскими войсками уполномоченный Совнаркома и Главода тов. В. М. Зайцев добавляет к этому следующее:

„Трудно описать картину погибшего речного флота. Река Кама была превращена в какую-то смертоносную водную ленту, начиненную всюду минами, перерезанную поперек цепными и бревенчатыми заграждениями, причинявшими движущимся судам (красной флотилии) в лучшем случае поломку, в худшем—гибель с массой человеческих жертв. На протяжении от устья Камы до Усолья включительно сгорело: 61 пароход, 43 баржи и 10 дебаркадеров; утонуло: 10 пароходов, 9 баржей, 4 дебаркадера; выброшено на берег и посажено на мель: 13 пароходов, 60 баржей и 17 дебаркадеров. В одной только Перми уничтожено огнем 22 пассажирских и 81 буксирных пароходов, 5 дебаркадеров и 38 баржей“²⁾.

Еще более подробно рисует т. Зайцев картину гибели камского флота в своем отчетном докладе Главоду, откуда мы возьмем несколько наиболее ярких и характерных цитат:

„Неприветливо встретила меня р. Кама... Уже недалеко от ее устья встретились остовы (погибших) судов“... а „по мере моего продвижения по освобожденному району приходилось прямо ужасаться... пошли везде и всюду попадаться остовы сгоревших судов, как паровых, так и непаровых единиц советского флота. Не было расстояния, хотя бы через 50-верстный пробег, без этих печальных фактов: то там, то здесь вырисовывались следы судов, или до днища сгоревших, или переломанных и обсушенных глубоко в бичевнике“. Еще хуже было в Перми: „Что пришлось увидеть, превзошло всякие предположения. Всюду, насколько хватило поле зрения, виднелись остовы догоравших и плавающих судов. Ужасная огненная вакханалия витала, видимо, здесь широко. То тут, то там из воды торчали головки от ползатонувших днищ барж, пристаней и подчалков. Описать все, что открылось пред глазами, нет никакой возможности,—это было что-то невероятное“. По пути к реке Чусовой, где было главное место разгрома флота, „немного выше (пермских) пристаней стоял поперек реки сильно изуродованный пассажирский

¹⁾ „Краткие очерки“, стр. 66—67.

²⁾ Там же, стр. 67.

пароход «Григорий» о-ва «Камво», а затем уже, начиная от него, через самый малый интервал, потянулся почти сплошной вереницей длинный ряд обгорелых и топых судов. Некоторые еще догорали, и тлели обуглившись их части, а теплоход «Москвич» пылал пламенем, благодаря запасу в его цистернах натурала... Пройдя от него немного, у лугового берега, близ р. Гайвы, я увидел группу пароходов всех типов в количестве 7 штук, наплывших один на другой; некоторые из них были в затопи, оставшиеся же на плаву имели самый удручающий вид: обгорелые корпуса были смяты, с разного рода прогибами и выпучинами, палуба провалена, если была, конечно, железная, трубы, перегорев, сложились в какую-то гармонию или, согнувшись, находились в горизонтальном направлении; арки, кронштейны, флортимберсы торчали, как у скелета ребра; в довершение всего эта груда тел красавцев-судов была в самом хаотическом беспорядке сбита в кучу, не поддающуюся разборке—где нос и куда ушла корма какого-либо парохода. Таково было начало. Когда мы дошли до устья р. Чусовой, то тут было что-то невероятно ужасное. Кругом в кучи сбитые пароходы то справа, то слева торчали своими как бы взывающими о помощи головнями и изуродованными корпусами до неузнаваемости. Таковых кучек в 5—9 пароходов было несколько; после пошли одиночки, и так до самой пристани Левшино. Весь фарватер р. Чусовой представлял собою какой-то музей старых, ломанных, исковерканных железных изделий. Дать о каждом судне отдельную характеристику невозможно, ибо это была сплошная груда железа и ничто иное. В некоторых местах, первоначально думаешь, 2—3 судна, станешь же рассматривать более тщательно—оказывается 7—8. Одни наплыли на других, утопив их, так что весь корпус почти скрыт, за исключением еле заметной или высоко видимо загнутой кормы или носа; то, наоборот, все на поверхности воды, но так переплелись своими искаженными огнем корпусами, что положительно теряешься дать отчет, сколько тут пароходов. Всюду, куда ни взглянешь, видишь или весь корпус судна, сильно пострадавший, или едва заметную трубу с частью штурвальной рубки, выставляющиеся от затонувшего судна, или же поле гвоздей, словно на гигантской бороне, в днище сгоревшей до тла баржи. Параллельно с сим весь берег усеян грудями пепла, угля и головней, продолжающих еще куриться,—это целый ряд береговых сооружений: склады, лабазы, амбары и хибары служащих стали жертвою огня... По всей длине этой части р. Чусовой стлался едкий, густой дым от горящих еще корпусов барж и зданий береговых сооружений". На судах, более сохранившихся по внешнему виду, такое же разрушение было внутри: „Все было загрязнено, поломано, стекла перебиты, вырван ленолеум, порвана вся проводка освещения и звонков. Арматура машин и котлов, а равно электрические бра, тюльпаны и плафоны, вырваны и унесены, зеркала и мебель расхищены... Всего на районе Пермь — Левшино погибло от огня пассажирских пароходов 22, буксирных 31, дебаркадеров 5 и баржей 38".

После разгрома Колчака началась борьба за освобождение Царицына, только за два дня до взятия красной армией г. Перми занятого войсками Деникина. И здесь волжская красная флотилия, двинувшаяся от Перми с севера, совместно с такой же флотилией каспийской, действовавшей с юга, сыграла огромную роль, как деятельной помощью красной армии в чисто боевых операциях, так (что, может быть, было еще важней) и быстрой эвакуацией учреждений и имущества г.г. Царицына, Саратова и др. и подвозкой

войск и снарядов. К последним работам были привлечены и транспортные суда волжского флота, скопившиеся в окрестностях Саратова до 300 единиц.

Участник боев под Царицыном тов. Леонтьев так описывает боевую работу волжской красной флотилии в тех же „Кратких очерках из истории союза работников водного транспорта“:

„Бесперывные бои днем с армиями, батареями и самолетами противника, ночью в его глубоком тылу, занятие Балыклеи, Водяного, высадка отряда Кожанова в Дубовке (в тылу неприятеля), упорнейшие бои под Пичугой, Акатовской, Черным рынком и Царицыном до глубокой осени, с невероятно большими и тяжелыми потерями с обеих сторон, описать трудно,—нужно их пережить. Достаточно сказать, что было при генеральных наступлениях на Царицын. То удавалось захватить находящийся на окраинах его французской завод, то снова отступать на 30—40 верст со значительными потерями людьми, орудиями и имуществом. Судовые орудия отказывались стрелять от множества снарядов, выпущенных при поддержке наступления и при покрытии отступления наших частей; гул снарядов, пулеметов, винтовок и аэропланных бомб сливался в одногласный рев, изредка стихающий на 5—10 жутких минут рукопашного боя с криками ура с обеих сторон. Чтобы понять весь ужас, царивший на этом участке гражданского фронта, не мешает также сказать, что пленных почти не брали ни та, ни другая сторона“¹⁾.

Само собой разумеется, что наладить работу транспорта при вышеуказанных условиях бушевавшего кругом мятежа и пожара представлялось задачей невероятно трудной, почти неразрешимой.

Ко всем затруднениям чисто военного характера прибавился еще топливный голод за недостатком нефти, связанный с почти полным прекращением ее доставки из Астрахани и, вообще, с низовьев Волги. В каком катастрофическом положении была эта доставка, можно видеть из того, что за весь 1919 г. нефти было отправлено из Астрахани только 774 тыс. пуд., в то время как даже в 1918 г. было вывезено 67.818 тыс. пуд.

Минимальная потребность нефти для нужд флота исчислялась в 24 миллиона пудов, между тем в течение всего 1919 года областному управлению было отпущено ее около 6 милл. пуд., а на первые рейсы флот располагал всего 1.200 тыс. пуд. Предусматривая еще с зимы такой недостаток нефтяного топлива, областное управление принимало все меры к получению хотя бы дров, несмотря на все трудности перевода судов на дровяное отопление, особенно при наличных условиях производства всяких работ, но и дров, вместо исчисленной потребности в 526.000 куб. саж., получило в начале навигации только 70.000 кубов. Волжскому судоходству грозила полная остановка работы, если бы не удалось получить дополнительно 200.000 куб. саж., но, не говоря о недостаточности и этого количества, отпущенные дрова были прямо с корня, а потому сырые и в большинстве очень плохого качества вообще. Бывали случаи, что суда совсем не могли идти ими и останавливались в пути за недостатком пара.

Наконец, затруднения усиливались отсутствием рабочих рук для грузки дров на суда, а равно для погрузки и выгрузки товаров, и нередко суда простаивали очень подолгу, пока удавалось

¹⁾ „Краткие очерки“ стр. 69—70.

найти хоть нескольких рабочих, соглашавшихся выполнить работу. Насколько велики бывали из-за этого простои судов, можно судить по тому, что деревянные суда успевали иногда рассыхаться и требовали вновь конопатки палубы и бортов.

Судовые команды испытывали большие лишения из-за недостатка и несвоевременной выдачи продовольствия. В августе месяце дело дошло до того, что волгарям было выдано в среднем по 3 фун. хлеба на 24 дня, и за теми приходилось ходить по несколько дней, непроизводительно задерживая из-за этого отправление судов. Наблюдались даже отдельные случаи, когда изголодавшиеся команды, несмотря на ответственность по военным законам, бросали суда в пути и уходили домой, а экскурсии за хлебом в прибрежные села и деревни были обычным явлением в течении всей навигации.

Вполне понятно, что все вышеуказанные явления влияли страшно разлагающим образом на рабочие массы, и упадок трудовой дисциплины, наблюдавшийся и в прежние годы, достиг в навигацию 1919 г. кульминационных пределов.

При обрисованном положении волжского транспорта его перевозочная работа не могла быть сколько-нибудь удовлетворительна, и действительно грузооборот бассейна пал до катастрофических размеров 209.151 тыс. пуд. (или 3.426 тыс. тонн).

При этом сокращение перевозок, даже по сравнению с крайне тяжелым и неудачным 1918 годом, коснулось всех грузов, кроме хлебов, по которым получился некоторый плюс, но главным образом: нефтяных продуктов, соли, лесных строительных материалов и „прочих грузов“.

Конечный результат перевозок мог бы получиться несколько лучше, если бы навигация закончилась так же поздно, как и в 1918 г. Между тем, она прекратилась значительно раньше и, что главное, очень дружно и без обычных оттепелей, вследствие чего часть грузов была захвачена в пути, не достигнув пунктов назначения.

Пассажиров по всему волжскому бассейну было перевезено менее 3 милл. человек (2.816 тыс.), что, однако, при крайне неблагоприятных условиях судоходства в 1919 году, должно быть признано очень значительным количеством.

Подводя печальные итоги навигации 1919 г., необходимо отметить, что главным и наиболее тяжелым из этих итогов, непоправимым в течение многих лет, является вышеотмеченная гибель судов волжского флота от военных действий. Большое число лучших судов флота было уничтожено, на Каме погиб весь лучший флот, то же можно сказать и про Белую, где после отступления белогвардейцев оставались лишь одни корпуса пароходов без машин и оборудования, и те нередко разбитые и испорченные в конец.

Во всяком случае, при том состоянии ремонтных средств, какое было в зиму 1919—1920 гг., ничем не отличающуюся в этом отношении от предыдущей зимы, не только восстановить хотя бы часть выбывших из строя судов, но и отремонтировать все оставшиеся годными к дальнейшему употреблению, не представлялось никакой возможности.

Из 181 паротеплоходов транзитного плавания в товаро-пассажирском флоте, тонажем в 4.611 тыс. пуд. и мощностью машин в 42.771 силу, в 1920 г. вышли на работу только 145 судов, из коих 45 были переданы военному ведомству, и лишь 100 судов (81 пароход и 19 теплоходов), общей мощностью в 30.306 сил, поступили на транзитную работу.

Из паровых судов буксиро-сухогрузного флота было отремонтировано к началу навигации 769, мощностью в 30.565 сил, из непаровых—1670 судов, грузоподъемностью в 121.200 тыс. пуд., но из них только 166 паротеплоходов, мощностью в 30.130 сил, и 1000 непаровых судов, грузоподъемностью в 82.000 тыс. пуд., поступили на транзит,—остальные были переданы рупводам и др. организациям (Главлескому, гублескомам, рауполсплавам и пр.).

В середине навигации, в связи с возвратом паровых судов с дровяного на жидкое топливо, на товаро-пассажирских транзитных линиях работало 123 паровых судна (103 парохода и 20 теплоходов), мощностью в 33.014 сил, при чем в ведении других организаций оставалось 29 пароходов и 1 теплоход и работало в местном сообщении 5 пароходов, а в конце навигации, в виду острого мелководья, снявшего с работы целый ряд крупных судов, на транзите осталось всего 104 паротеплохода (93 парохода и 11 теплоходов), мощностью в 18.751 силу; в ведении организаций были 31 пароход и 1 теплоход, работало с особыми заданиями 16 пароходов и в местном сообщении 4 парохода.

На буксирно-транзитных линиях в средние навигации было 202 паровых судна, общей мощностью в 34.079 сил, и 1445 непаровых судов, грузоподъемностью в 115.000 тыс. пуд.; в конце навигации 210 паровых судов, мощностью в 36.098 сил, и 1682 непаровых, грузоподъемностью в 151.820 тыс. пуд. В среднем за навигацию в буксиро-сухогрузном флоте работало на транзите 193 паротеплохода, общей мощностью в 15.905 сил, и 1.376 непаровых судов, тоннажем в 116.940 тыс. пуд.

Навигация 1920 г. отличалась целым рядом особенностей, влиявших так или иначе на перевозочную работу флота.

Из влияний благоприятных необходимо отметить 3 важнейших:

- 1) внешнее спокойствие на Волге в течение всей навигации,
- 2) поступление нефти во вторую половину навигации
- и 3) некоторое упорядочение внутренней жизни судоходства.

О значении для судоходства внешнего спокойствия распространяться, конечно, излишне,—оно само собой понятно каждому. В течение всей навигации 1920 г. движение судов по рекам волжского бассейна не прекращалось насильственно, как в предыдущие годы; работа флота совершалась безостановочно; случаев гибели судов от военных действий не было. Однако это не значит, что волжский флот стоял совсем вдали от непрекращавшейся в стране междоусобной борьбы. Помимо указанной выше передачи целого ряда судов в распоряжение военной власти в связи с потребностями фронта, флот был занят воинскими перевозками—команд и отдельных лиц. Переброска войск производилась в течении всей навигации и в общем составила до 683.000 человек, не считая перевозок в местном сообщении. Особенно много пароходов было отвлечено на воинские перевозки в камском бассейне и в низовьях Волги (из Царицына).

Огромное значение для судоходства имело также поступление на Волгу нефти. Как приток свежей крови в истощенный организм, нефть сразу же принесла с собой значительное оживление судоходной работы. Не говоря об ускорении движения судов при топке нефтью, один налив ее в суда дает экономию во времени по сравнению с погрузкой дров до 25 и даже 30% среднего рейса, увеличивая таким образом скорость обращения судов почти на целую треть,

а если принять во внимание неоднократно отмеченный выше недостаток рабочих рук на погрузку дров, то выигрыш судоходства от нефтяного топлива будет, несомненно, еще больше.

Наконец, некоторое упорядочение внутренней жизни судоходства и повышение трудовой дисциплины явилось результатом более нормальной и определенной работы флота в сравнительно мирной обстановке. Однако трудовая дисциплина все еще была очень далека не только от совершенства, но и от более или менее нормальной состояния. Введение в этом отношении политотделов желательных результатов не дало, почему, надо полагать, они скоро и сошли со сцены.

Влияний на судоходство отрицательного характера было очень много.

Наиболее важным из них были общие физические условия навигации 1920 года: более позднее открытие ее, особенно в низовом плесе, быстрый спад весенних вод, крайне засушливое лето и ранний и необыкновенно дружный ледостав.

В то время как в верховьях Волги, а равно на Каме и на Оке, вскрытие рек и отправление первых пароходов произошло в обычное время, несколько опередив запоздавшую навигацию 1919 г., в важнейших по грузообороту средних и низовых плесах выход судов вверх задержался на значительное время, а именно: в Казани на 15—18 дней, в Самаре на 8, в Саратове на 11, в Царицыне на 13 дней, а в самой Астрахани навигация началась только 1 мая. Понятно, что такое запоздание в работе флота отразилось крайне неблагоприятно на перевозке грузов. Несколько первых весенних рейсов, особенно важных для работы, были целиком потеряны в сравнении с нормальными навигациями. В особенности это обстоятельство отозвалось на нефтяных перевозках, в отношении коих надо прибавить еще и полную неподготовленность к работе нефтеналивного флота, который был разбросан по всему волжскому бассейну и в большинстве занят работой по сухогрузу.

Далее, весенние воды быстро спали, и уже вскоре движение судов начало задерживаться перекатами, а затем наступило крайне жаркое и засушливое лето, вызвавшее чрезвычайное, небывалое мелководье, в корне нарушившее всю работу флота. Регулирующая глубина некоторых перекатов даже на среднем Поволжье, в плесе Нижний—устье Камы, упала до 6 четв. 2 верш. (Шеланговский и Керженский перекаты), в верхнем плесе—от Рыбинска до Нижнего—до 4 четв. 3 верш. и на Каме до 5—4½ четв. Весь план навигационной кампании был нарушен, целый ряд наиболее крупных и мощных судов, естественно, выбыл из строя, оставшимся на работе судам приходилось употреблять чрезвычайные усилия, чтобы преодолеть препятствия мелководья, прибегая к недолгому товарам и распаузкам и перегрузкам в пути. А, между тем, недостаток рабочих рук все прогрессировал. Для того, чтобы хоть сколько-нибудь помочь делу, приходилось на грузовые работы мобилизовать население принудительно, а на распазки в пути привлекать пассажиров, но эти меры мало помогали, тем более, что на весь период сельско-хозяйственных работ трудовые мобилизации были воспрещены. Сокращение общей работы флота по случаю мелководья исчислялось областным управлением до 50—60% всех перевозок.

Суда от частой посадки на мель терпели многочисленные аварии, тем более серьезные, чем хуже поставлено было в последние годы ремонтное дело. Пароходы и теплоходы очень часто отвлекались

с транзитных работ на снятие судов с многочисленных мелей, на откачку пострадавших баржей, на усиленное обслуживание землечерпания и т. д.

Наконец, необычно начавшаяся и протекавшая навигация 1920 года и закончилась также необычно и неблагоприятно для судоходства—крайне ранним и необыкновенно дружным ледоставом.

22-го (по старому стилю 9-го октября) в Н.-Новгороде было уже 5° мороза и на Волге показалось сало; 26-го (13-го) октября сало появилось на Оке, и в тот же день выше Нижнего на Оке стал лед; 27-го (14-го) октября появилось сало в Симбирске; 30-го (17-го) начался ледоход в Саратове, 31-го (18-го)—в Царицыне, при 4° мороза; 1-го ноября (18 октября старого стиля)—в Астрахани. В тот же день Волга стала в Самаре, 4-го ноября (23-го октября) в Царицыне.

Таким образом, в верхних плесах Волги навигация закончилась недели на две—на три раньше обычного, а в низовьях—на целый месяц и больше. При этом чрезвычайная быстрота и почти совершенная одновременность ледостава на всем протяжении Волги, естественно, захватили врасплох судоходство в разгар его осенней работы и заставили раскидать суда на зимовки по всему бассейну, где застал их мороз, не считаясь с заранее составленными планами и с безопасностью судов и грузов.

Всех грузов зазимовало в пути 26.983.396 пуд., из них сухих—18.819.396 пуд. и наливных 8.164.000 пуд.

Большая часть как судов, так и грузов была захвачена ледоставом в нижегородском районе: 1.269 судов и 6.972.298 пуд. груза; затем в саратовском: 443 судна и 4.604.857 пуд. груза и казанском: 392 судна и 3.576.740 пуд. груза.

К указанным физическим препятствиям в судоходной работе присоединялся ряд других—иного порядка.

Так, в первой половине навигации ощущался острый недостаток топлива: нефти еще не было, дровяное топливо поступало в очень ограниченном размере и крайне плохого качества, тормозя работу флота как чрезвычайным замедлением хода судов, так и задержками на погрузку дров.

Затем, сильно затрудняли работу все чаще повторявшиеся неправильные действия разных местных властей по отношению к флоту и работникам судоходства, вплоть до недопустимого вмешательства даже в распорядительные действия лиц, управлявших флотом и отдельными судами. Особенно многочисленны и часты были такие вмешательства со стороны представителей военной власти, продовольственных заградительных отрядов и транспортных чрезвычайных комиссий, по идее своей призванных быть подсобными органами в деле правильной и продуктивной эксплуатации флота. Бесчисленные задержки судов в пути, постоянные обыски и аресты, превышающие компетенцию названных органов распоряжения,—все это тормазило работу флота, нарушало правильность рейсов и нервировало работников транспорта, без того перегруженных и работой, и лишними заботами в связи с мелководьем.

Надо однако сказать, что с постепенным умиротворением края началось и постепенное восстановление волжского водного транспорта. В этих целях бассейн Волги на протяжении от Рыбинска до Астрахани был выделен в особый „Волжский округ водных путей сообщения“ (ВОВПС), на обязанность управления которым были

возложены как заведывание судоходными водными путями, входившими в район округа, так и эксплуатация государственного флота на этих путях. Местопребывание управления было назначено в Нижнем-Новгороде.

Первой заботой новой организации было производство более широкого и тщательного ремонта судов в целях не только увеличить их работоспособность, но и сохранить от быстрого, при недостаточном ремонте, изнашивания и порчи, особенно сказывавшихся на непаровых, в большинстве деревянных судах, состав которых быстро сокращался.

В навигацию 1920 г. было отремонтировано и пущено в работу уже 926 судов, общей мощностью в 75.107 номин. (300.428 индик.) сил,—из них: а) товаро-пассажирских транзитных паро-теплоходов 122, мощностью в 20.329 номин. сил, б) буксиро-судогрузных транзитных 193 судна, мощностью в 15.905 номин. сил, в) судов местного сообщения: пассажирских 200, мощностью в 7.006 номин. сил, буксирных 188, мощностью в 8.968 номин. сил, и г) судов нефтештота 223, мощностью в 22.307 номин. сил.

Группа непарового флота, наоборот, несколько сократилась—до 1.602 судов, общей грузоподъемностью в 133.836 тыс. пуд. (2.192 тыс. тонн),—из них судов транзитного сообщения 1.376, грузоподъемностью в 116.940 тыс. пуд. (1.915,6 тыс. тонн).

Общая перевозочная работа флота в 1920 г. выразилась в 430.541 тыс. пуд. (7.053 тыс. тонн), причем увеличение коснулось всех грузов, в особенности же нефтяных (103.424 тыс. пуд. против 14.802 тыс. 1919 г.) и лесных (161.742 тыс. пуд. против 124.871 тыс. 1919 г.) Число перевезенных пассажиров достигло 8.644 тыс. человек.

В 1921 г. восстановление флота продолжалось. Состав действующего парового флота (считая, как и в предыдущем году, со служебными судами) достиг 950 единиц, общей мощностью в 73.529 номин. (294.116 индикат.) сил,—из них было: а) транзитных товаро-пассажирских судов 154 (135 пароходов и 19 теплоходов), общей мощностью в 23.751 номин. силу; б) транзитных буксиро-сухогрузных судов 92 (81 пароход, 4 теплохода и 7 служебных судов), мощностью в 8.250 номин. сил; в) судов местного сообщения: пассажирских 173 (155 речных пароходов, 10 теплоходов и 8 рейдовых судов), общей мощностью в 6.596 номин. сил, и буксирных 308 (131 речной пароход, 5 теплоходов, 87 баркасов и др. мелких судов, 58 служебных и 27 рейдовых), мощностью в 10.093 номин. силы, и г) 223 судна нефтештота (159 пароходов, 10 теплоходов, 10 служебных судов и 44 рейдовых, среди коих 29 пароходов, 7 теплоходов и 8 служебных судов, паровых и тепловых).

Как можно видеть, общее количественное увеличение парового флота по сравнению с предыдущим годом было небольшое (всего на 26 судов или на 2,8%), но в распределении его произошли довольно существенные перемены, особенно в группе буксиро-сухогрузных судов, большинство которых было передвинуто на местное сообщение,—это естественно вызывалось желанием развить местный грузооборот.

Общее количество непарового флота осталось без изменения—1.603 судна, грузоподъемностью в 147.371 тыс. пуд. (2.252 тыс. тонн).

Грузооборот навигации выразился в 388.518 тыс. пуд. (6.369,6 тыс. тонн), при чем возрасли перевозки нефтегрузов (169.568 тыс. пуд. против 103.424 тыс. 1920 г.) и, наоборот, сократились перевозки лесоматериалов (112.762 тыс. пуд. против 161.742 тыс. 1920 г.). Число перевезенных пассажиров выразилось в 7.395 тыс. человек.

В 1922 г. управлением округа было обращено внимание на уплотнение работы флота в целях более полного и рационального использования рабочих судов, в результате чего, при одинаковом с предыдущим годом объеме работы, общее количество паро-тепловых судов было сокращено до 799, мощностью в 50.976 номин. (203.906 индик.) сил. Из этого количества было: а) транзитных товаро-пассажирских судов 78 (59 пароходов и 19 теплоходов), общей мощностью в 15.050 номин. сил; б) транзитных буксиро-сухогрузных судов 92 (85 буксиров и 7 служебных судов), мощностью в 7.052 номин. силы; в) судов местного сообщения: пассажирских 131 (70 речных пароходов, 24 рейдовых, 1 служебный и 36 перевозных) мощностью в 4.028 номин. сил, и 322 буксирных (113 речных пароходов 3 теплохода и 206 баркасов и проч. мелких судов), мощностью в 9.806 номин. сил; г) судов нефтесудов 176 (98 речных буксирных пароходов 11 теплоходов, 21 служебное судно и 46 рейдовых, из коих 37 пароходов, 5 теплоходов и 4 служебных судна), общей мощностью в 15.040 номин. сил.

Состав непарового флота был уменьшен до 1.351 судна общей грузоподъемностью в 112.001 тыс. пуд. (1.836 тыс. тонн).

Грузооборот навигации выразился в 361.980,6 тыс. пуд. (5.929,4 тыс. тонн), при чем несколько возрасли нефтяные перевозки (182.187 тыс. пуд. против 169.568 тыс. 1921 г.) и хлебные (22.871 тыс. пуд. против 11.311 тыс. 1921 г.) и сократились лесные перевозки (81.927,8 тыс. пуд. против 112.762 тыс. 1921 г.).

Между тем, с течением времени все больше и больше давала себя знать изношенность флота, не пополняемого новым строительством судов, из которых многие становилось уже трудно поддерживать хотя бы и ежегодным ремонтом. Так, по данным 1923 г. в паротепловой группе флота насчитывалось 28,5% судов, имевших 25—30-летний возраст со дня постройки; 16% имели от 21 до 24 лет, 12,5% от 16 до 20 и 18,4% от 11 до 15 лет.

С целью сохранить возможно дольше хотя бы лучшую часть флота весь состав его в зиму 1922—1923 гг. был приведен в точную известность и разделен на 3 основные группы: 1) „рабочее ядро“, состоящее из наиболее сохранившихся и наиболее работоспособных судов, которые тщательно поддерживались по возможности полным ремонтом; 2) „резервная группа“, состоящая из вполне пригодным к работе судов, стоящих, так сказать, наготове, могущих в любой момент вступить в работу по мере возникновения нужды и поддерживаемых в надлежащем для этого состоянии более мелким текущим ремонтом, усиливаемым в случае надобности перед пуском судна в работу, и 3) „нерабочая группа“ (или „кладбище“), состоящая из судов, пришедших уже в значительную негодность и могущих быть использованными в большинстве только в лом, для извлечения материалов.

К навигации 1923 г. общий состав флота, с разделением на указанные группы, был учтен в нижеследующих цифрах:

	Общий со- став флота.	Рабочее ядро.	Резерв.	Нерабочая группа.
А. Паровой флот.				
а) Количество судов . . .	1.436	787	209	440
б) Мощность в тыс. инд. сил	402,9	239,8	69,6	93,5
Б. Непаровой флот.				
а) Количество судов .	3.137	1.245	393	1.499
б) Тоннаж в милл. пуд . .	191,2	116,9	42,0	32,3

В целях улучшения хозяйства водного транспорта в ту же зиму 1922-1923 гг. была произведена новая реорганизация управления им, основные формы которой остаются неизменными до настоящего времени. Функции округа путей сообщения были разделены на две части и для заведывания ими образованы две особые организации: а) по заведыванию водным путем и поддержанию его в пригодном для правильного судоходства состоянии образовано Управление внутренних водных путей волжского бассейна, содержащее общегосударственные средства, и б) для хозяйственной эксплуатации волжского флота учреждено Волжское государственное речное пароходство, переведенное сначала на сальдо-бюджет, а затем на полный хозяйственный расчет, с введением платности перевозок.

Такое построение водного транспорта, восстановившее в сущности старые схемы, выработанные многими веками практики не только у нас, но и за границей, оказалось вполне жизненным и с первых же шагов существования дало благоприятные результаты. Управление водных путей, имея одну задачу—технического поддержания подведомственных ему судоходных путей, успешно справляется с ней, несмотря на ограниченные ассигнования средств в зависимости от состояния государственного бюджета. Волжское государственное пароходство стремится ввести в дело чисто коммерческую постанковку, с одной стороны, принимая возможные меры к увеличению грузооборота, для чего предпринимает даже торговые операции (по закупке и продаже хлеба и др. товаров, с перевозкой их на своих судах), с другой стороны, сообразуя свои силы и средства с действительной потребностью в них, и для того по возможности заранее учитывает грузооборот, избегая излишних затрат как на подготовку ненужного флота, так и на самую эксплуатацию рабочей группы судов.

В соответствии с указанными задачами госпароходство использовало в навигацию 1923 г. (отличавшуюся обилием вод и высокими их горизонтами) всего 592 паро-тепловых судна, мощностью в 183,3 тыс. индик. сил (из них 515 судов, мощностью в 169,3 тыс. сил, непосредственно само и 77 судов в 14 тыс. сил путем сдачи в арендное пользование разным учреждениям и организациям) и 958 непаровых судов (из коих 913, грузоподъемностью в 90,5 милл.

пуд., эксплуатировало само, и 45 работали в аренде). Уплотнение работы всех судов было таково, что начинало приближаться к практике лучших пароходных предприятий дореволюционного времени.

Общий грузооборот навигации составил 328.909 тыс. пуд. (5.387,7 тыс. тонн), количество перевезенных пассажиров—5.070,5 тыс. человек (уменьшение перевозок против 1921 и 1920 гг. естественно объясняется введением платности перевозок).

Валовая денежная выручка госпароходства выразилась в 34.687.434 руб., с чистой прибылью, за покрытием всех расходов и отчислениями в капиталы амортизационный, страховой, резервный и на погашение неблагоприятных договоров, в 1.317.572 руб.¹⁾

В то же время в 1923 г. был впервые произведен и учет флота бывшего во владении госорганов, кооперативных организаций и частных судовладельцев (непаровые суда и мелкие паровые, не подлежавшие национализации). Общий состав этого флота оказался таков:

ВЛАДЕЛЬЦЫ СУДОВ.	Число фирм.	Паровые суда.		Число фирм.	Непаровые суда.	
		Количество.	Мощность в индикаторных силах.		Количество.	Тоннаж в тысячах пудов (и тоннах).
Госорганы	52	271	20.565	33	141	3.256,9 (53,3)
Кооперация	8	17	1.545	11	91	2.443,0 (40,0)
Частные владельцы	232	232	7.231	599	599	6.215,9 (101,8)

Перевозочная работа, выполненная этим флотом в навигацию 1923 г., выразилась: у госорганов и кооперации в 175.247 тыс. пуд. (2.869 тыс. тонн), у частных судовладельцев в 14.651,5 тыс. пуд. 240 тыс. тонн).

Таким образом общий грузооборот волжского бассейна в навигацию 1923 г. составил 518.726,5 тыс. пуд. (8.497 тыс. тонн).

Навигация 1924 г. была значительно менее благоприятна предыдущей. Обильная вешняя вода на Оке и верхней Волге быстро сошла вследствие засухи в низовьях Волги, так что уже с конца мая плесы Рыбинск—Нижний и Нижний—Богородск внушали опасение за сохранение необходимых для нормального судоходства глубин, и правление госпароходства, в виду недостаточности ассигнований на землечерпательные работы, дало на их усиление, в порядке временного одолжения управлению водопутей, 300.000 руб. из своих средств. Однако, несмотря на эту меру (позволившую поставить на работу 32 землечерпательных снаряда вместо сметных 20), начиная с половины августа до первых чисел сентября, на вышеуказанных плесах вода была ниже нормы, при чем на плесе Нижний—Богородск в течение 15 дней пришлось приостановить сквозное движение товаров-пассажирских теплоходов линии Нижний—Астрахань, организовав перевалку грузов и пересадку пассажиров в Богородске на более мелкие суда. Некоторое улучшение глубин, наступившее в сентябре, снова ухудшилось в октябре, несмотря на новое ассигнование пароходством на дноуглубительные работы 100.000 руб.

¹⁾ Отчет Волжского госпароходства за 1923 г.

(и, кроме того, отпуск топлива на 40.000 руб.), и вновь создались крайне неблагоприятные условия для плавания, при том в самый горячий период работы—перед закрытием навигации.

Само собой понятно, что все это вызвало, с одной стороны, увеличение рабочего состава флота, с другой — все-таки сократило общее количество перевозок.

Состав действовавшего флота госпароходства определился в 563 паро-тепловых судна, мощностью в 176.332 индик. силы,—из них 167 судов товаро-пассажирских в 76.169 сил, 205 буксиро-сухогрузных в 47.337 сил, 81 нефтешлюпа в 41.040 сил, 86 служебных и вспомогательных в 9.329 сил и 23 перевозных в 2.457 сил,—и 1.265 непаровых судов, из коих 870 ходовых грузовых, общей грузоподъемностью в 95.601,5 тыс. пуд. (1.566 тыс. тонн).

Общий состав рабочего флота всех владельцев судов и объем их перевозочной работы за навигацию выразился в следующих цифрах:

	Паровой флот.			Непаровой флот.			Перевозки в тыс. пуд. (в тыс. тонн).
	Число фирм.	Количество судов.	Мощность судов в индик. силах.	Число фирм.	Количество судов.	Грузоподъемность судов в тыс. пуд. (в тыс. тонн).	
Госпароходство . .	1	562	176.332	1	1.267	95.602,8 (1.566)	297.732,1 (4.877) 72.952,5 (1.195) 14.651,5 (240)
Госуд. организации	57	246	19.484	64	243	8.181,9 (134)	
Кооперация . . .	13	125	3.384	14	127	1.737,9 (28,4)	
Частн. владельцы.	154	154	3.974	741	741	8.062,0 (132)	
Итого . . .	225	1.087	203.174	820	2.378	113.584,6 (1.860,4)	385.336,1 (6.312)

Количество пассажиров, перевезенных флотом государственного пароходства, достигло 7.296.628 человек; валовая выручка пароходства дала 34.389.008 р. 41 к., расходы определились в 34.857.389 р. 49 к. Таким образом, в результате получился убыток в 468.381 р. 08 копеек.

Навигация 1925 г. в судоходном отношении была более благоприятна. Хотя вначале невысокий подъем внешних вод в верхней и средней части волжского бассейна и вызывал беспокойство, однако продолжительное и устойчивое половодье на Каме спасло общее положение: выходя на Волгу, оно задерживало здесь спад вод и сохранило нормальные глубины в течение почти всей навигации. Только во второй половине августа наблюдалось некоторое снижение глубин на плесе Богородск—Саратов, но и оно, в общем, было настолько невелико (10 четв.) и кратковременно (с 22 августа), что не имело отрицательного влияния на нормальное движение судов.

Судоходство развернулось значительно шире. Госпароходство выпустило 540 паротепловых судов, мощностью в 169.488 индик. сил,—из них 183 товаро-пассажирских судна в 78.418 сил, 218 буксиро-сухогрузных в 46.907 сил, 74 судна нефтешлюпа в 38.115 сил и 65 служебно-вспомогательных судов в 6.048 сил,—и 1.471 непаровое судно,

из коих 1.084 ходовых, общей грузоподъемностью в 107.848.134 пуд. (1.766.606 тонн).

Общий состав всего работающего в навигацию флота и весь грузооборот навигации определен в таких цифрах:

	Паровой флот.			Непаровой флот.			Перевозки в тыс. пуд. (в тыс. тонн).
	Число фирм.	Количество судов.	Мощность судов в индик. силах.	Число фирм.	Количество судов.	Грузоподъемность судов в тыс. пуд. (в тыс. тонн).	
Госпароходство . .	1	540	162.488	1	1.471	107.848,1 (1.766,6)	} 483.622,9 (7.922) 55.674,9 (912)
Госуд. организации	65	267	20.380	72	321	9.103,2 (149,1)	
Кооперация	11	29	1.950	14	204	2.131,0 (34,9)	
Частн. владельцы.	173	173	4.087	958	958	7.987,5 (130,5)	7.325,7 (120)
Итого	250	1.003	195.205	1.145	2.954	137.049,8 (2.091,1)	546.623,5 (8.954)

Пассажиров перевезено 8.326.532 человека.

Выручка госпароходства выразилась в 42.883.534 руб. 07 коп., однако расходы значительно превысили ее, и год закончился дефицитом в 1.220.541 руб. 93 коп. ¹⁾

¹⁾ Отчет Волжского госпароходства за 1925 г.



ПРИЛОЖЕНИЯ



1. СПИСОК

пароходов, плававших в волжском бассейне в конце 50 годов ¹⁾).

Владельцы пароходов.	№ по порядку.	Названия пароходов.	Назначение пароходов.	Мощность в ном. сил.
Пароходы обществ, товариществ и компаний.				
1. О-во по Волге 1843 г.	1	Ахтуба	Буксирный.	60
"	2	Белый	"	60
"	3	Волга	"	250
"	4	Геркулес.	"	460
"	5	Кама.	"	300
"	6	Москва	"	170
"	7	Ока	"	100
"	8	Поспешный	"	200
"	9	Самсон	"	460
"	10	Царь	Пассажир.	70
"	11	Царица	"	70
2. О-во „Вулкан“.	12	Богатырь	Кабестанн.	60
"	13	Владимир	"	60
"	14	Работник	Буксирный.	120
"	15	Жар-птица	Забезка.	40
"	16	Соловей-разбойник	"	40
"	17	Удалой	"	40
3. О-во „Дружина“.	18	Александр	Буксирный.	120
"	19	Иван Великий	"	120
"	20	Императрица Мария	"	120
"	21	Константин	"	120
"	22	Лебедь	"	40
"	23	Николай	"	120
"	24	Петр Великий	"	120
"	25	Россия	"	120
"	26	Уфа	"	80
"	27	Алексей	Пассажир.	35
"	28	Аскольд	"	45
"	29	Димитрий	"	80
"	30	Олег	"	45
"	31	Ольга	"	45

¹⁾ Журнал „Библиотека для чтения“ за 1861 г.

Владельцы пареходов.	№№ по порядку.	Названия пареходов.	Назначение пареходов.	Мощность в ном. сил.
3. О—ва „Дружина“	32	Святослав	Пассажир. ¹⁾	80
	33	Сергий	„	80
4. О-во „Кавказ и Меркурий“.	34	Адашев	Буксирный.	120
„	35	Гермоген	„	200
„	36	Дешевый	„	50
„	37	Изюм	„	60
„	38	Карамзин	„	60
„	39	Князь Пожарский	„	200
„	40	Люблин	„	60
„	41	Минин	„	200
„	42	Православный	„	200
„	43	Сильвестр	„	120
„	44	Сусанин	„	80
„	45	Бурлак	Пассажир.	60
„	46	Купец	„	80
„	47	Лопман	„	60
„	48	Молодец	„	60
„	49	Н. Новосельский	„	120
„	50	Сибиряк	„	80
„	51	Нижний-Новгород	Кабестан.	30
„	52	Проворный	Забетка.	24
„	53	Скороход	„	24
5. Камско-Волжское пареходное общество ²⁾ .	54	Богатырь	Буксирный ³⁾	120
„	55	Волна	„	100
„	56	Дельфин	„	120
„	57	Д. Бенардаки	„ ³⁾	140
„	58	Заря	„	60
„	59	Каяндя	„ ³⁾	120
„	60	Комета	„	120
„	61	Луна	„	120
„	62	Нева	„	100
„	63	Орел	„	80
„	64	Сормово	„ ³⁾	140

1) По другим сведениям—буксирный пареход. И. Ш.
 2) В 1856 г. у „К.-В. о-ва“ были еще пареходы: буксирные „Вестник“, „Россия“ и „Звезда“ по 60 сил, кабестан „Дон“ и заводные—„Ласточка“ и „Пчелка“. И. Ш.
 3) По другим сведениям—буксиро-пассажирский пареход. И. Ш.

Владельцы пароходов.	№ по порядку	Названия пароходов.	Назначение пароходов.	Мощность в ном. сил.
5. Камско-Волжское пароходное общество.	65	Стрела	Буксирный.	60
	66	Астрахань	Кабестанн.	50
	67	Камышин	"	24
	68	Чайка	Забетка.	24
	69	Чижи	"	24
6. О-во „Нептун“.	70	Веста	Буксирный.	120
	71	Паллада	"	120
	72	Пегас	"	120
	73	Тритон	"	120
	74	Уран	"	120
	75	Церера	"	120
	76	Юнона	"	120
7. О-во „Польза“.	77	Казань	Буксирный.	60
	78	Молога	"	120
	79	Муром	"	60
	80	Самара	"	60
	81	Саратов	"	60
	82	Шексна	"	50
	83	Калязин	Пассажир.	45
	84	Симбирск	"	60
	85	Углич	"	45
	86	Череповец	" ¹⁾	30
8. О-во „Самолет“.	87	Быстрый	"	60
	88	Гонец	"	40
	89	Депеша	"	80
	90	Дж. Коккериль	"	120
	91	Курьер	"	60
	92	Легкий	"	60
	93	Найда	"	30
	94	Никса	"	30
	95	Нимфа	"	40
	96	Поспешный	"	60
	97	Проворный	"	60
	98	Прогресс	"	60
	99	Русалка	"	45
	100	Рыбинск	"	60

¹⁾ По другим сведениям—буксирный пароход. И. Ш.

Владельцы пароходов.	№ по ряду.	Названия пароходов.	Назначение пароходов.	Мощность в ном. сил.
8. О—во „Самолет“.	101	Сирена	Пассажир.	30
„	102	Тверь	„	60
„	103	Телеграф	„	70
„	104	Ундина	„	40
„	105	Экстра	„	15
„	106	Эстафет	„	60
„	107	Ярославль	„	60
Пароходы частных лиц.				
1. Агабжанов.	108	Звезда	Буксирный.	60
„	109	Орел	„	120
2. Алабов.	110	Волга	„	60
„	111	Михаил	„	60
„	112	Св. Николая	„	120
3. Алексеев.	113	Анна	„	70
4. Баранов.	114	Прогресс	„	40
5. Барков.	115	Касимов	„	30
6. Блинов.	116	Воевода	„	120
„	117	Лев	Кабестанн.	60
„	118	Голубь	Забетка.	40
7. Вольтер.	119	Коккериль	Буксирный.	120
8. Всеволожский.	120	Пожва	„	30
9. Вяземский.	121	Ольга	„	60
10. Гран.	122	Корнилов	„	80
11. Джантлон.	123	Арарат	„	160
12. Джонс.	124	Батраки	Кабестанн.	24
„	125	Шустрый	Забетка.	18
13. Духинов.	126	Коломна	Кабестанн.	60
„	127	Копье	Забетка.	40
14. Еленин.	128	Вера	Буксирный.	80
15. Ерланс.	129	Товарищ	„	120
16. Журавлев и К ^о .	130	Апостол Павел	„	30
„	131	Иоанн Златоуст	„	120
„	132	Гровный	Кабестанн.	50
„	133	Михаил	„	70
„	134	Николай	„	35
„	135	Шексна	„	60

Владельцы пароходов.	№ по порядку.	Названия пароходов.	Назначение пароходов.	Мощность в ном. сил.
16. Журавлев и К ^о .	136	Быстрый	Забейка.	24
"	137	Казань	"	24
"	138	Рыбинск	"	24
"	139	Случайность	"	24
"	140	Суда	"	24
17. Зворыкин.	141	Илья Муромец	Буксирный.	80
18. Иконников.	142	Испытанный	Кабестанн.	40
"	143	Неустанный	Забейка.	24
19. Ильини Севастьянов.	144	Ерш	Буксирный.	80
"	145	Щука	"	80
20. Каменские бр.	146	Работник	Буксирный.	100
21. Каратыгин.	147	Одесса	Кабестанн.	24
"	148	Джонка	Забейка.	12
22. Кашин.	149	Елена	Пассажир.	28
23. Классен (г-жа).	150	Елизавета	Буксирный.	80
"	151	Ра	"	80
24. Климов.	152	Зефир	"	70
"	153	Соколик	"	24
25. Колчин Ив. С.	154	Друг	"	50
"	155	Приятель	"	120
"	156	Радость	"	50
"	157	Акула	Кабестанн.	30
"	158	Вьюн	Забейка.	30
26. Константиновы.	159	Четыре брата	Буксирный.	70
27. Котельников.	160	Валентин	"	60
"	161	Полезный	Кабестанн.	35
"	162	Поспешный	Забейка.	24
28. Красников.	163	Симбирск	Кабестанн.	60
"	164	Скворец	Забейка.	24
"	165	Комар	"	12
29. Крохляткин.	166	Проворный	Кабестан ¹⁾	24
"	167	Ярославль	"	50
"	168	Малоярославец	Забейка.	30
"	169	Которость	"	16
30. Левашев.	170	Анна	Буксирный.	30
31. Львов.	171	Москва	Товарный.	30

¹⁾ По более точным сведениям, полученным из первоисточника—от наследников Крохляткина, „Проворный“ был не кабестанным пароходом, а забейкой. И. Ш.

Владельцы пароходов.	№№ по порядку.	Названия пароходов.	Назначение пароходов.	Мощность в ном. сил.
31. Львов.	172	Николай	Пассажи́р.	30
32. Любимов.	173	Екатери́нбург	Бу́ксирный.	120
"	174	Пермь	"	120
33. Мадатов.	175	Св. Гео́ргий	"	120
34. Макси́мов.	176	Наде́жда	"	60
"	177	Св. Нико́лай	"	160
"	178	Самара	Кабеста́нн.	60
"	179	Буяи́н	Забе́жка.	24
"	180	Соко́ленок	"	24
35. Ма́льцев.	181	Астраха́нь	Пассажи́р.	205
"	182	Казань	"	205
"	183	Серге́й	"	205
36. Мамо́нов.	184	Нико́лай	"	80
37. Ми́ронов.	185	Ольга	Бу́ксирный.	60
38. Не́нюков	186	Петр	"	35
"	187	Авраа́м	Кабеста́нн.	60
"	188	Краснослободск	"	24
"	189	Пенза	"	40
"	190	Мокша	Забе́жка.	17
"	191	Стефа́н	"	25
"	192	Сура	"	24
39. Нико́ля и К°.	193	Влади́мир	Бу́ксирный.	60
"	194	Дру́жба	"	120
"	195	Конста́нтин Крамер	"	120
"	196	Неожиданны́й	"	120
40. Отто Мерцельфельд.	197	Нико́лай	"	120
41. Пасту́хов.	198	Яросла́вль	"	60
42. Пли́гин.	199	Иосиф	Кабеста́нн.	60
"	200	Михаи́л	Забе́жка.	30
43. Подоше́вников.	201	Влади́мир	Бу́ксирный.	80
44. Рахма́нов.	202	Москва	Кабеста́нн.	60
"	203	Нико́лай	Забе́жка.	30
45. Рома́нов.	204	Казань	Бу́ксирный.	60
46. Сапо́жников.	205	Вольск	"	120
47. Смо́лин.	206	Рыба́к	"	120
48. Сова́ж и К°. (Сова́ж и Ми́ронов).	207	Добры́ня	"	120
	208	Елиза́вета	"	60

Владельцы пароходов.	№ по порядку.	Названия пароходов.	Назначение пароходов.	Мощность в ном. сил.
Тоже.	209	Петр	Буксирный.	120
"	210	Стефан	"	120
"	211	Федор	"	120
49. Соколовский.	212	Сокол	"	42
50. Тет.	213	Два брата	"	36
51. Углев.	214	Св. Макарий	"	45
52. Чернов.	215	Иван Сусанин	"	80
"	216	Кострома	"	60
53. Четвергов.	217	Смелый	"	35
"	218	Храбрый	"	60
54. Шепелев.	219	Выкса	Пассажир.	30
55. Шортон.	220	Таганрог	Буксирный.	180
"	221	Фортуна	"	80 ¹⁾

¹⁾ С. П. Неуструев, приведя этот список (с некоторыми неточностями или, м. б., опечатками) в своем „Словаре волжских судовых терминов“, делает общий подсчет по времени постройки пароходов.

„Таким образом,—говорит он,—построено было пароходов всех категорий за время:

с 1820 г. по 1824 г.	5	пароходов
„ 1824 „ „ 1834 „	1	„
„ 1834 „ „ 1836 „	1	„
„ 1836 „ „ 1846 „	1	„
„ 1846 „ „ 1860 „	209	„

„Всего в течение 40 лет построено 217 пароходов“. („Словарь“, стр. 222).

Откуда взяты эти цифры распределения пароходов по годам постройки, нам неизвестно, но они за годы с 1820 по 1846 совершенно не отвечают действительности, а общий подсчет судов не согласуется даже с самим списком, в котором не 217, а 221 паровое судно. *И. Ш.*

2. СПИСОК

пароходов, плававших в волжском бассейне в конце 60-х годов¹⁾.

Владельцы.	№№ по порядку.	Названия пароходов ²⁾ .	Мощность в ном. сил.	Назначение пароходов.	Район плаванья.
А. Акционерные предприятия.					
1. О-во „по Волге“, учр. в 1843 г.	1	Волга.....	250	Буксир.	Рыбинск— Астрахань.
„	2	Самсон.....	460	„	„
„	3	Геркулес.....	460	„	„
„	4	Кама.....	300	„	„
„	5	Ока.....	100	„	„
„	6	Ахтуба.....	60	„	„
„	7	Москва.....	140	„	„
„	8	Царь.....	70	Пассаж.	Нижний— Астрахань.
„	9	Царица.....	70	„	„
„	10	Криуши.....	60	„	„
„	11	Царевич.....	70	„	„
„	12	Царевна.....	70	„	„
„	13	Князь.....	80	„	„
„	14	Княгиня.....	80	„	„
„	15	Государь.....	70	„	„
„	16	Государыня ³⁾	70	„	„
2. О-во „Кавказ и Меркурий“.	17	Минин.....	200	Буксир.	Рыбинск— Астрахань.
„	18	Кн. Пожарский.....	200	„	„
„	19	Православный.....	200	„	„
„	20	Меркурий.....	200	„	„

¹⁾ „Нижегородский Сборник“ 1870 г.

²⁾ Пароходы расположены по их характеру и, по возможности, в порядке поступления к предприятиям.

³⁾ Доставлен на Волгу осенью 1869 г.

Владельцы.	№ по порядку.	Названия пароходов.	Мощность в ном. сил.	Назначение пароходов.	Район плавания.
2. О-во „Кавказ и Меркурий“.	21	Сильвестр.....	120	Срочно-буксирн. (товаро-пассаж.).	Нижний—Астрахань.
”	22	Кавказ.....	120	”	”
”	23	Спасский затон.....	120	”	”
”	24	Вел. кн. Ольга.....	100	”	”
”	25	Бекетов.....	60	”	”
”	26	Карамзин.....	60	”	”
”	27	Цесаревна Мария.....	80	Пассаж.	”
”	28	Н.-Новосельский.....	180	”	”
”	29	Благословенный.....	100	”	”
”	30	Вотяк.....	80	”	Нижний—Пермь.
”	31	Пермяк.....	80	”	”
”	32	Сибиряк.....	60	”	”
”	33	Купец.....	60	”	”
”	34	Молодец.....	60	”	”
”	35	Лоцман.....	60	”	”
”	36	Нижний-Новгород.....	30	Кабестан.	Рыбинс — устье Камы.
”	37	Скороход.....	24	Завозенный.	”
3. Т-во „Самолет“.	38	Товарищ.....	50	Пассаж.	Волга от Твери до Царицына, Кама до Перми, Ока до Елатьмы.
”	39	Бывалый.....	50	”	”
”	40	Резвый.....	50	”	”
”	41	Эстафет.....	60	”	”
”	42	Курьер.....	60	”	”
”	43	Гонец.....	80	”	”
”	44	Телеграф.....	80	”	”
”	45	Депеша.....	80	”	”
”	46	Успех.....	60	”	”
”	47	Прогресс.....	60	”	”
”	48	Джон Кокериль.....	60	”	”
”	49	Влад. Глазенап.....	100	”	”

Владельцы.	№ по порядку.	Названия пароходов.	Мощность в ном. сил.	Назначение пароходов.	Район плаванья.
3. Т-во „Самолет“.	50	Вестник	100	Пассаж.	Волга от Твери до Царицына Кама до Перми, Ока до Елатьмы.
„	51	Летучий	100	„	„
„	52	Скорый	100	„	„
„	53	Путник	100	„	„
„	54	Турист	100	„	„
„	55	Передовой	100	„	„
„	56	Наследник-Цесаревич . .	100	„	„
„	57	Императрица	100	„	„
„	58	Легкий	60	„	„
„	59	Быстрый	60	„	„
„	60	Проворный	60	„	„
„	61	Поспешный	60	„	„
„	62	Ундина	40	„	„
„	63	Нимфа	40	„	„
„	64	Нереида	40	„	„
„	65	Наяда	40	„	„
„	66	Русалка	40	„	„
„	67	Эолина	40	„	„
„	68	Дриада	40	„	„
„	69	Сильфида	40	„	„
„	70	Сирена	40	„	„
„	71	Никса	40	„	„
„	72	Казань	200	Товаро-пассаж.	Нижний—Астрахань.
„	73	Астрахань	200	„	„
„	74	Сергий	200	„	„
4. Камско-Волжское О-во.	75	Алекс. Перетц	120	Буксир.	Нижний—Пермь.
„	76	Богатырь ¹⁾	140	„	„
„	77	Волна	120	„	„
„	78	Дмитр. Бенардаки ²⁾ . . .	140	„	„

¹⁾ По другим сведениям—буксиро-пассажирский пароход. И. Ш.

²⁾ Тоже.

Владельцы.	№№ по порядку,	Названия пароходов.	Мощность в вом. сил.	Назначение пароходов.	Район плава- ния.
4. Камско- Волжское О-во.	79	Дельфин	120	Буксир.	Нижний — Пермь.
"	80	Кандия ¹⁾	140	"	"
"	81	Комета.....	120	"	"
"	82	Луна.....	120	"	"
"	83	Леонид.....	60	"	"
"	84	Нева.....	120	"	"
"	85	Орел.....	80	"	"
"	86	Астрахань.....	40	Кабестан.	"
"	87	Камышин ²⁾	24	"	"
"	88	Сормово ³⁾	140	"	"
"	89	Чайка.....	24	Завозенный.	"
"	90	Чижик	24	"	"
5. О-во „Дружина“.	91	Александр	120	Буксир.	Рыбинск— Астрахань.
"	92	Дмитрий (б. Россия)...	120	"	"
"	93	Иван Великий.....	120	"	"
"	94	Николай	120	"	"
"	95	Олег.....	45	"	"
"	96	Петр Великий.....	120	"	"
"	97	Рассылный.....	40	"	"
"	98	Аскольд.....	45	Срочно- буксирн.	"
"	99	Акционер	80	"	"
"	100	Арендатор.....	80	"	"
"	101	Константин	120	"	"
"	102	Сергий.....	80	"	"
"	103	Святослав.....	80	"	"
"	104	Императр. Мария.....	120	Буксиро- пассаж.	"
6. О-во „Нептун“.	105	Веста.....	120	Буксир.	"
"	106	Пегас.....	80	"	"

1) По другим сведениям буксиро-пассажирский пароход. *И. Ш.*
 2) Вернее, повидимому, „завозенный“ пароход. *И. Ш.*
 3) По другим сведениям (и, несомненно, более верным, судя по мощности— буксирный или буксиро-пассажирский пароход. *И. Ш.*

Владельцы.	№№ по порядку.	Названия пароходов.	Мощность в ном. сил.	Назначение пароходов.	Район плаванья.
6. О-во „Нептун“.	107	Паллада	120	Буксир.	Рыбинск— Астрахань.
“	108	Тритон	80	“	“
“	109	Уран	80	“	“
“	110	Церера	120	“	“
“	111	Юнона	120	“	“
7. О-во „Вулкан“.	112	Жар-птица	40	“	“
“	113	Работник	120	“	“
“	114	Тагиль	120	“	“
“	115	Богатырь	60	Кабестан.	“
“	116	Владимир	60	“	“
“	117	Соловей-разбойник	40	Завозенные.	“
“	118	Удалой	40	“	“
8. О-во „Лебедь“.	119	Англичанин	60	Срочно-буксиры.	“
“	120	Карл Митчель	60	“	“
“	121	Леда	100	“	“
“	122	Немец	60	“	“
“	123	Нева	80	“	“
“	124	Ямщик	60	“	“
9. Акц. К ^о деп. п-ва пор. Шексне.	125— 138	Туера	—	“	Р. Шексна.
10. Акц. К ^о Волго-Твер. п-ва по деп.	139— 148	Туера	—	“	Рыбинск— Тверь.

Б. Отдельные судовладельцы.

Фамилии и звания владельцев.	№№ по порядку.	Названия пароходов.
1. Акифьев, куп.	149	Муравей.
2. Алабов, куп.	150	Россиянин.
3. Аркадьев, г.	151	Кулибин.
4. Бажанов, г.	152	Иоанн.
5. Бардачев, куп.	153	Комиссаров-Костромской.
6. Вашкиров, куп.	154	Нижегородец.
7. Белов, г.	155	Компанион.
8. Беляев, кр.	156	Механик.
9. Блинов, куп.	157	Воевода.
„	158	Голубь.
„	159	Лев.
„	160	Помощник.
10. Большакова, куп.	161	Капитан.
„	162	Ковров.
11. Бородачев, куп.	163	Боец.
„	164	Промышленник.
12. Бугровский, куп.	165	Ермак.
„	166	Ник. Воронцов.
13. Булычев, куп.	167	Гражданин.
14. Вавойский, г.	168	Алексей.
15. Валтер, г.	169	Кокериль.
„	170	Нижегород.
16. Ваулин, куп.	171	Русский.
17. Ведомство путей сообщ.	172	Александр.
„	173	Казань.
„	174	Павел.
„	175	Ярославль.
18. Волков, куп.	176	Механик.
19. Волонихин, куп.	177	Два Стефана.
20. Воронцов, куп.	178	Пчелка.
21. Воцакин, куп.	179	Нахимов.
22. Вяземский, г.	180	Ольга.
23. Вяхирев, кр.	181	Сынок Александр.
24. Вяхиревы, куп.	182	Елабуга.
25. Девисон, г.	183	Неожиданный.
„	184	Трудолюбивый.

Фамилии и звания владельцев.	№№ по по- рядку.	Названия пароходов.
26. Дегтяревы, куп.	185	Граф Суворов.
”	186	Дегтярев.
”	187	Орлик.
”	188	Север.
”	189	Юг.
27. Джанумов, куп.	190	Сияй
28. Джонс, г.	191	Иоанн:
29. Дубровин, г.	192	Дуброва.
”	193	Соликамец.
30. Дурасов и Столесников, гг.	194	Приятный.
31. Духин, куп.	195	Шустрый.
32. Духинов, куп.	196	Восток.
”	197	Север.
33. Душин, куп.	198	Баграк.
34. Журавлев, куп.	199	Влизнец.
”	200	Первенец.
35. Зворыкины, кр. ¹⁾ ...	201	Илья Муромец.
36. Зюзин, г.	202	Воля.
37. Игнатъевич, кр.	203	Велизарий.
”	204	Муром.
38. Иконников, куп.	205	Испытанный.
”	206	Посад Пучеж.
39. Ильин и К ^о , г.	207	Дядя.
”	208	Шурин.
40. Каменские, куп.	209	Александр.
”	210	Василий.
”	211	Ерш.
”	212	Иоанн.
”	213	Михаил.
”	214	Работник.
41. Кашин, куп.	215	Подрядчик.
42. Классен, г-жа	216	Елизавета.
”	217	Иоанн Златоуст.
”	218	Ра.
43. Климов, куп.	219	Зефир.

1) Очевидная ошибка, так как Зворыкины были дворянского происхождения.
И. Ш.

Фамилии и звания владельцев.	№№ по по- рядку.	Названия пароходов.
44. Кокуев, куп.	220	Земляк.
”	221	Саратов.
45. Кокурин, куп.	222	Вячеслав.
”	223	Свобода.
46. Колодезников, куп.	224	Судьба.
47. Колотушкин, кр.	225	Два брата.
”	226	Крестьян товарищ.
48. Колчин, куп.	227	Акула.
”	228	Вьюн.
”	229	Джонс.
”	230	Известный.
”	231	Сарапулец.
”	232	Фортуна.
49. Константинов, кр.	233	Манифест.
50. Константинова, куп.	234	Оренбург.
”	235	Четыре брата.
51. Королев, куп.	236	Степennyй.
52. Королев и Пятов, гг.	237	Знакомый.
”	238	Товарищ.
53. Котельников, куп.	239	Волгарь.
”	240	Доставщик (б. Пре- данный).
”	241	Полезный.
”	242	Поспешный.
54. Крамер, г.	243	Дружба.
”	244	Константин Крамер.
”	245	Котенок.
55. Красников, куп.	246	Александр.
”	247	Помощник.
56. Криль, г.	248	Матрос.
57. Кротов, куп.	249	Капитан.
58. Кубонин и Гусев, гг.	250	Сестрица.
59. Кудряшев, куп.	251	Ольга.
60. Кузнецов, куп.	252	Грозный.
”	253	Добрыня.
”	254	Петр.
”	255	Стефан.
61. Кузлин, куп.	256	Вятка.
”	257	Орлов.

Фамилии и звания владельцев.	№№ по по- рядку.	Названия пароходов.
62. Кунгин, куп.	258	Два брата.
”	259	Стрела.
63. Куперин, куп.	260	Куперин.
64. Куракин, кр.	261	Первоначальный.
65. Куракина, кр.	262	Внезапный.
66. Лапп, г.	263	Еруслан.
”	264	Колонист.
”	265	Славянин.
67. Лапшин, кр.	266	Пославец.
”	267	Три брата.
68. Любимов, куп.	268	Без названия.
”	269	Екатеринбург.
”	270	И. Ф. Любимов.
”	271	Урал.
69. Мазинов, кр.	272	Жолдино.
70. Максимов и Тетюшинов, гг.	273	Никанор.
”	274	Россиянин.
71. Марков, куп.	275	Моряк.
”	276	Рыбак.
72. Марценфельд, г.	277	Аватолий.
”	278	Анна.
”	279	Николай.
73. Милютин, куп.	280	Коммисаров.
”	281	Михаил.
”	282	Моряк.
”	283	Невка.
”	284	Николай.
74. Минюкины, бр.	285	Козерог.
75. Миронов, г.	286	Исправный.
”	287	Надежный.
”	288	Покорный.
76. Муравьев, куп.	289	Муравьев.
77. Неюков, куп.	290	Авраам.
”	291	Иоанн.
”	292	Краснослободск.
”	293	Петр.
”	294	Стефан.
”	295	Сура.
”	296	Шексна.

Фамилии и звания владельцев.	№№ по по- рядку.	Названия пароходов.
78. Никитин, куп.	297	Американец.
”	298	Гражданин.
79. Новов, куп.	299	Дагмара.
”	300	Светлана.
80. Ноздринский, кр.	301	Село Городец.
”	302	Старатель.
81. Огурешников, куп.	303	Испытатель.
82. Оловянишников, куп.	304	Вера.
83. Орлов, куп.	305	Правда.
84. Панкратов, куп.	306	Сенявин.
85. Парфенов, куп.	307	Благодетель.
86. Пастухов, куп.	308	Ярославль.
87. Плигин, куп.	309	Иосиф.
”	310	Михаил.
88. Поленов, куп.	311	Кинешма.
89. Полетаев, куп.	312	Гутуев.
”	313	Кутузов.
”	314	Ярославец.
90. Потехин и Хватов, гг.	315	Смелый.
91. Протасьев, г.	316	Николай.
92. Ратьков, г.	317	Удачный.
93. Рахманов, куп.	318	Михаил.
”	319	Москва.
94. Родионов, куп.	320	Нолинск.
”	321	Тверь.
95. Ротастт, г.	322	Матильда.
96. Рюмин, г.	323	Внук.
”	324	Внучка.
97. Сажин, куп.	325	Сергий.
98. Сапожников, куп.	326	Волжск.
99. Семянников, г.	327	Александр.
100. Сиропятов, кр.	328	Алмаз.
101. Сироткин, кр.	329	Оправданный.
102. Сирский, г.	330	Владимир.
103. Скворцов, кр.	331	Скворец.
104. Смольянинов, куп.	332	Муравей.
105. Соболев, куп.	333	Ольга.
”	334	Соболь.

Фамилии и звания владельцев.	№№ по по- рядку.	Названия пароходов.
106. Соколов, г.	335	Могучий.
107. Солдаткин, кр.	336	Условец.
108. Сорокин, куп.	337	Красносельск.
" 	338	Лев.
109. Софронов, куп.	339	Надежда.
110. Ставассер, г.	340	Надежда.
111. Стрижев, куп.	341	Спорный.
112. Тагунов, куп.	342	Джонка.
" 	343	Одесса.
" 	344	Соболь.
" 	345	Сокол.
113. Тарасов, куп.	346	Кудьма.
" 	347	Ташкендец.
114. Тихомиров, куп.	348	Лебедь.
115. Ушков, куп.	349	Капитон.
116. Филинов, куп.	350	Катилина.
117. Филинов, кр.	351	Спасск-Талёбовск.
118. Филиппов, куп.	352	Верный.
119. Фоминых, куп.	353	Аквамарин.
" 	354	Рубин.
120. Черемухин, куп.	355	Баграк.
121. Чернов, куп.	356	Доброжелатель.
" 	357	Иван Сусанин.
" 	358	Кострома.
" 	359	Новый.
122. Четвергов, куп.	360	Друг.
" 	361	Заря.
" 	362	Храбрый.
123. Шеня, куп.	363	Перь.
" 	364	Радость.
124. Шутов, куп.	365	Дон.
125. Щербаков, г.	366	Осторожный.
" 	367	Соликамец.
126. Якимов, куп.	368	Надежный.
" 	369	Полезный.

3. СПИСОК
пароходов, плававших в волжском бассейне в середине 70-х годов ¹⁾.

ВЛАДЕЛЬЦЫ.	№ по порядку.	НАЗВАНИЯ.	ПАРОХОДЫ.					Место плавания.	
			Назначение.	Материал.	Год постройки.	Мощность и давление машин.			
						Высококо.	Низкоко.		
			П	А	Р	О	Д	Ы.	
А. Акционерные предприятия.									
1. О-во „по Волге“, учр. в 1843 г.	1	Волга	б.	ж.	1846	—	250	—	
”	2	Самсон	”	”	1847	—	460	—	
”	3	Геркулес	”	”	1847	—	460	—	
”	4	Кама	”	”	1848	—	300	—	
”	5	Ока	”	”	1848	100	—	—	
”	6	Ахтуба	”	”	1857	—	60	—	
”	7	Москва	”	”	1859	—	140	—	
”	8	Криуши	”	”	1859	—	60	—	
”	9	Царь	п.	”	1859	—	70	—	
”	10	Царица	”	”	1859	—	70	—	
”	11	Князь	”	”	1859	80	—	—	
”	12	Княгиня	”	”	1860	80	—	—	
”	13	Царевич	”	”	1860	—	70	—	
”	14	Царевна	”	”	1861	—	70	—	
”	15	Государь	”	”	1867	—	70	—	
”	16	Государыня	”	”	1870	—	70	—	

Р. Волга — буксирные между Рыбинском и Астраханью, пассаж. между Н.-Новгородом и Астраханью.

¹⁾ „Статистический сборник М-ва П. С.“, вып. 1.

В Л А Д Е Л ь ц ы.	№ по порядку.	НАЗВАНИЯ.	Назначенные.	Материал.	Год постройки.	Мощность и давление машин.			Место плавания.
						Высоко-ков.	Средне-ков.	Низко-ков.	
П А Р О Т О Ч И Т Ы.									
2. О-во „Кавказ и Меркурий“.	17	Петр Великий	т.-п.	ж.	1850-73 1)	—	—	200	Р. Волга от Н.-Новгорода до Астрахани и р. Кама до Перми.
”	18	Дмитрий Донской.	”	”	1850-73 1)	—	—	200	
”	19	Екатерина II	”	”	1850-73 1)	—	—	200	
”	20	Александр Невский (б. Православн.).	”	”	1850-73 1)	—	—	200	
”	21	Кавказ и Меркурий	б.	”	1850	—	—	200	
”	22	Сильвестр	”	”	1851-68 1)	—	—	120	
”	23	Кавказ	”	”	1851	—	—	120	
”	24	Скорход	”	”	1855-60 1)	24	—	—	
”	25	Нижний-Новгород.	”	”	1855-61 1)	—	—	200	
”	26	Бурлак	”	”	1857	60	—	—	
”	27	Караман	”	”	1858	—	—	60	
”	28	Спасский вагон	”	”	1860	—	—	120	
”	29	Вотьяк	п.	”	1855	60	—	—	
”	30	Сибиряк	”	”	1857	60	—	—	
”	31	Кулеп	”	”	1857	60	—	—	
”	32	Лодман	”	”	1857	60	—	—	
”	33	Молодец	”	”	1857	60	—	—	
”	34	Н. Новосельский	”	”	1858	80	180	—	
”	35	Пермяк	”	”	1859-63 1)	—	—	—	
”	36	Благословенный.	”	”	1860	—	100	—	
”	37	Цесаревна Мария.	”	”	1867	—	80	—	

№	П	Ж.	С мешанн.	С
38	Имп. Александр II.	1870	—	—
39	Удлина.....	1853	40	—
40	Дризда.....	1853	40	—
41	Товарищ.....	1853—4	50	—
42	Бывалый.....	1853—4	50	—
43	Резвый.....	1853—4	50	—
44	Курьер.....	1855—6	60	—
45	Русалка.....	1855—6	45	—
46	Ниска.....	1856—7	30	—
47	Слэна.....	1856—7	30	—
48	Наяда.....	1857—8	40	—
49	Эстафет.....	1857—8	60	—
50	Гонец.....	1858—9	80	—
51	Телеграф.....	1858—9	80	—
52	Делеша.....	1858—9	80	—
53	Налфа.....	1859	40	—
54	Чернда.....	1859	40	—
55	Казань.....	1859	—	200
56	Астрахань.....	1859	—	200
57	Сергий.....	1859	—	200
58	Услех.....	1859—60	—	60
59	Прогресс.....	1859—60	—	60
60	Джон Кокериль..	1859—60	—	60
61	Легкий.....	1859—60	—	60
62	Выстрый.....	1859—60	—	60
63	Поспешный.....	1859—60	—	60

Р. Волга между Тверью и Астраханью, р. Ока между Н.-Новгородом и Рязанью и р. Шексна между Рыбинском, Череповцем и Чайкою.

1) Перестроен.

В Л А Д Е Л ь Ц ы.	№ по порядку	НАЗВАНИЯ	Назначение.	Материал.	Год постройки.	Мощность и давление машин.			Место плавания.
						Высоко-кое.		Низко-кое.	
						Среднее.	Высокое.		
3. Г-во „Самолет“	64	Сильфида	Летко-пассажирские.	ж.	1859—60	—	—	—	Р. Волга между Тверью и Астраханью, р. Ока между Н.-Новгородом и Рязанью и р. Шексна между Рыбинском, Череповцом и Чайковю.
	65	Эolina		„	1860	40	—	—	
	66	Влад. Глазенап ..		„	1860—61	—	—	100	
	67	Вестник		„	1860—61	—	—	100	
	68	Проворный		„	1861	—	—	60	
	69	Передовой		„	1861	—	—	100	
	70	Наслед.-Цесаревич.		„	1861	—	—	100	
	71	Летучий		„	1861—62	—	—	100	
	72	Скорый		„	1861—62	—	—	100	
	73	Путник		„	1861—62	—	—	100	
	74	Турлет		„	1861—62	—	—	100	
	75	Странник		„	1861—62	—	—	100	
	76	Императрица		„	1861—62	—	—	100	
	77	Вячеслав		б.	1852	—	—	110	
	78	Игорь		„	1854	—	—	120	
	79	Андрей		„	1854	120	—	—	
	4. О-во „Дружина“	80		Михаил	„	1858	—	—		140
81		Владимир	„	1858	—	—	140		
82		Виктор	„	1859	—	—	140		
83		Харбай	„	1859	—	—	—		
84		Леонид	„	1865	—	45	—		
85		Игнатий	„	1868	—	80	—		

86	Анатолий	"	1869	—	150	60	Р. Волга между Рыбинском и Астраханью.
87	Бирючий	"	1870	—	—	—	
88	Импер. Мария	Т.-П.	1858	120	—	—	
89	Константин	"	1858	120	—	—	
90	Александр	"	1858	120	—	—	
91	Николай	"	1858	120	—	—	
92	Петр Великий	"	1859	120	—	—	
93	Святослав	"	1859	—	80	—	
94	Сергий	"	1859	80	—	—	
95	Олег	"	1859	45	—	—	
96	Аскольд	"	1860	45	—	—	
97	Иван Великий	"	1860	120	—	—	
98	Дмитрий	"	1860	120	—	80	
99	Алексей	"	1864	—	—	80	
100	Павел	"	1864	—	—	80	
101	Орел	б.	1852	—	—	80	
102	Богатырь	"	1859	—	—	140	
103	Луна	"	1859	—	120	—	
104	Александр Перетц	"	1867	—	120	—	
105	Переворот	Т.-П.	1871	400	—	—	
106	Ник. Бенардаки	П.	1873	—	480	—	
107	Миссияпи	"	1874	—	480	—	
108	Ниагара	"	1874	—	480	—	
109	Англичанин	б.	1858	—	90	—	
110	Немец	"	1858	—	90	—	
111	Акционер	"	1858	80	—	—	
112	Ямщик	"	1859	—	90	—	
113	Карл Митчель	"	1859	—	90	—	

5. „Камско-Волжское О-во“..

6. Т-во „Лебедь“

Р. Волга—буке. между Рыбинском и Астраханью, пасо. между Н.-Новгородом и Астраханью.

Р. Волга между Н.-Новгородом и Астраханью.

В Л А Д Е Л Ь Ц Ы.	Ц А Р О Х О Д Ы.									
	№ по порядку.	НАЗВАНИЯ.	Назначенье.	Материал.	Год постройки.	Мощность и давление машин.			Место плавания.	
						Высо. кое.	Сред. нее.	Низ. кое.		
6. "Т-во Лебедь"..... " " " " 7. "Компания ценового пароходства по Шексне"..... " " " " " " " " " " " " " "	114	Нева.....	б.	ж.	1859—60	—	90	—	Р. Волга между Н-Новгородом и Астраханью.	
	115	Леда.....	"	"	1860	—	90	—		
	116	Арендатор.....	"	"	1866	80	—	—		
	117	Шексна.....	е.	"	1861	—	25	—	Р. Шексна.	
	118	Иосиф.....	"	"	1863	—	40	—		
	119	Цесаревич.....	к.	"	1863	—	40	—		
	120	Петр.....	"	"	1863	—	40	—		
	121	Василий.....	н	"	1863	—	40	—		
	122	Дмитрий.....	р	"	1863	—	40	—		
	123	Иоанн.....	"	"	1863	—	40	—		
124	Вел. кн. Алексей.....	е	"	1863	—	40	—			
125	Николай.....	у	"	1863	—	40	—			
8. "Компания Волжско-Тверского пароходства по цели"..... " " " " " " " "	126	Александр.....	л	"	1872	—	40	—	Р. Волга между Рыбинском и	
	127	Гаврил.....	"	"	1872	—	40	—		
	128	Лев.....	"	"	1872	—	40	—		
	129	С.-Петербург.....	е	"	1869	—	30	—		
	130	Москва.....	"	"	1869	—	30	—		
	131	Клев.....	"	"	1869	—	30	—		
	132	Одесса.....	"	"	1869	—	30	—		
	133	Ташкент.....	н	"	1869	—	30	—		

№	Имя	Вид собственности	Год	Место	Суд	Судья	Срок	Судья	Срок	Судья	Срок
134	Черняев	Е	1871	—	—	—	20	—	—	—	—
135	Баргель	Ф	1871	—	—	—	20	—	—	—	—
136	Касаткин	Л	1872	—	—	—	20	—	—	—	—
137	Буриннов	Л	1872	—	—	—	20	—	—	—	—
138	Задлер	Е	1872	—	—	—	20	—	—	—	—
Б Отдельные судовладельцы.											
139	1. Агийфен, нижегор. куп.	б.	1869	ж.	—	—	40	—	—	—	—
140	2. Андрущкий и Блотнер, г.г.	"	1869	"	—	—	—	—	—	—	—
141	3. Анохин, казанск. куп.	"	1852	"	60	—	—	—	—	—	—
142	4. Аристов Ив., костр. куп.	"	1869	д.	—	—	—	—	—	—	—
143	"	"	1870	"	—	80	—	—	—	—	—
144	5. Аркадьев Степ. Павл., чиновн.	"	1870	ж.	—	—	120	—	—	—	—
145	6. Астраханцев Андр., чебокс. куп.	"	1850-68 ¹⁾	д.	—	—	60	—	—	—	—
146	7. Барановы бр., киевск. куп.	"	1870	"	—	—	—	—	—	—	—
147	8. Батухин и Умнов	"	1869	"	45	—	—	—	—	—	—
148	9. Башкиров, нижегор. куп.	"	1868	"	—	—	100	—	—	—	—
149	10. Башкирцев Ив., перм. куп.	"	1860	ж.	—	—	20	—	—	—	—
150	"	"	1869	"	40	—	—	—	—	—	—

Тверью.

— Волга, Кама и Белая.
 120 Волга от Казани до Рыбинска и р. Шексна.
 — Волга и Кама от Рыбинска до Перми.
 120 Волга от Казани до Рыбинска и р. Шексна.
 — Волга от Самары до Рыбинска и по р. Шексне до Ниловец.
 — Волга от Рыбинска до Чебоксар.
 120 Волга от Рыбинска до Самары.
 — Волга от Рыбинска до Казани.
 — Волга от Рыбинска до Саратова.
 — Казань—Пермь.

¹⁾ Перестроен.

В Л А Д Е Л Ь Ц Ы.	П А Р О Х О Д Ы.						М о с т о п л а в а н и я.		
	№ по порядку	НАЗВАНИЯ.	Назначеніе	Материал.	Год постройки.	Мощность и давление машин.			
						Высокое.	Среднее.	Низкое.	
11. Блинов, Федор, ниж. куп.	151	Воевода.....	б.	ж.	1857	—	—	120	Рыбинск—Астрахань.
"	152	Блинов.....	"	"	1859	120	—	—	
"	153	Помощник.....	"	"	1863	—	60	—	
"	154	Север.....	"	"	1865	—	240	—	
12. Богомолов, большесольск. куп.....	155	Исправный.....	"	"	1863	—	—	60	Рыбинск—Казань и Кама до Лаишева.
13. Богомолов, самар. куп....	156	Васко-де-Гама.....	"	"	1870	70	—	—	Рыбинск—Самара.
14. Бородачев, Ал-ей, ардаг. куп.....	157	Ваграк.....	"	"	1858	24	—	—	Рыбинск—Пермь.
15. Бородачев и Куракин, куп.	158	Боец.....	п.	"	1857	—	45	—	Ниж.-Новгород—Рязань.
"	159	Удачный.....	"	"	1870	—	50	—	
16. Бугров, нижег. куп.	160	Сейма Бугрова....	б.	"	1859	—	—	—	Рыбинск—Царицын.
"	161	Линда Бугрова....	"	"	1870	—	70	—	
17. Бужичев, М. Ф., орлов. куп.....	162	Ламех.....	"	"	1871	—	60	—	Волга от Рыбинска и Вятка.
18. Булачев, Тихон Филипп, орлов. куп.....	163	Филипп Булачев..	п.	"	1874	—	70	—	Казань—Вятка.
"	164	Бр. Булачевы....	"	"	1874	—	70	—	
19. Булачев, Филипп, орлов. куп.....	165	Гражданин.....	б.	"	1863	—	60	—	Казань—Рыбинск.
20. Вавулин, Петр, елабуж. куп.....	166	Полтава.....	"	"	1860	—	80	—	Казань—Рыбинск и р. Шексна до Ниловец.
"	167	Русский.....	"	"	1866—67	—	80	—	

21. Вознесенский, Изв., ниж. куп.	168	Собственный	б.	ж.	1870	35	—	—	Рыбинск—Ниловцы (в аренде у куп. Савина).
22. Волков, Лков, балахн. куп.	169	Король	"	д.	1862	—	80	—	Казань—Рыбинск, Кама до Иностранца и Шексна до Ниловец.
"	170	Механик Беляев ..	"	"	1869	—	140	—	
23. Волонихина, владимир. куп., н-ки	171	Волонихн	"	ж.	1858	45	—	—	Казань—Рыбинск.
24. Вомов, астрах. куп.	172	Двина	"	"	1844	—	—	60	Казань—Кокшага по р. Кокшаге.
25. Воронцова, каз. куп., н-ки	173	Пчелка	"	"	1864	30	—	—	Казань—Рыбинск.
26. Ворогатын, муром. куп. ...	174	Ковров	каб.	д.	1867	—	—	40	Сямбирск—Рыбинск.
"	175	Скворец	зав.	"	1853	—	—	24	
27. Вявемский, князь	176	Морячка	б.	ж.	1858	—	60	—	Лысково—Рыбинск и р. Шексна от Ивана Бора.
"	177	Благонамеренный ..	"	д.	1870	—	100	—	Самара—Рыбинск.
28. Вяхирев, нижег. куп.	178	Крестный	каб.	"	1858	—	—	40	Устье Камы—Рыбинск.
"	179	Александр	зав.	"	1861	—	—	40	
"	180	Сенянин	б.	ж.	1859	—	80	—	Саратов — Ниж.-Новгород, а "Колодец" и по Шексне от Рыбинска до Ниловец.
"	181	Колодец	"	"	1867	—	120	—	
29. Гакс, великобр. подд.	182	Петр Гакс	д.	"	1873	—	70	—	Казань—Вятка.
"	183	Братья Гакс	"	"	1873	—	70	—	
30. Гашев, Прокоф., бирск куп.	184	Александр Гашев ..	б.	"	1864	—	100	—	Казань—Рыбинск.
31. Голдухин, Пав., яросл. куп.	185	Ярославец	"	"	1862	—	—	60	Казань—Рыбинск и по Шексне до Буркова.
32. Груздева, Авд., белебеев. куп.	186	Бельский	"	"	1848-70 ¹⁾	—	120	—	Казань—Рыбинск и по Каме до Чистополя.
33. Грязнов, костром. куп. ...	187	Исполнитель	"	д.	1869-70	—	100	—	Казань—Рыбинск.

¹⁾ Перестроен.

В Л А Д Е Л ь ц ы .	№ по порядку.	НАЗВАНИЯ.	Назначенье.	Материал.	Год постройки.	Мощность и давление машин.			Д	Ы.
						Высокое.	Среднее.	Низкое.		
34. Гусев, Ал-р, нижегор. куп. и Могоуло, Ник., таганрог. куп.	188	Кормилец	б.	ж.	1869	—	—	100	Самара—Рыбинск и по Шексне до Буркова.	
35. Гусев, Ник., сваяж. куп.	189	Магрос	"	"	1868	—	—	60	Казань—Рыбинск и по Каме до Чистополя.	
36. Девисон, великобр. подд.	190	Альбион	"	"	1858	—	—	60	Васильсурск — Рыбинск, а "Альбион" и "Трудолюбивый" и по Шексне от Рыбинска до Буркова и Чайки.	
"	191	Трудолюбивый	"	д.	1864	—	80	—		
"	192	Случайный	"	ж.	1870	—	—	—		
37. Дегтярев, Ал-р, балахи. куп.	193	Моряк	"	"	1869	—	—	120	Самара—Рыбинск.	
38. Дегтярев, Василий, балахн. куп.	194	Юг	"	д.	1863	—	80	—	Чистополь—Рыбинск.	
39. Дегтярев, Осип, семен. куп.	195	Граф Суворов	"	"	1868	—	—	120	Н.-Новгород—Рыбинск, Кама до Чистополя и Шексна до Буркова.	
40. Деллагарди, отстав. майор	196	Вкладчик	"	ж.	1860	—	—	70	Казань—Рыбинск и по Шексне до Буркова.	
41. Джанумов, армянин	197	Синий	"	"	1860	60	—	—	Саратов—Рыбинск.	
42. Джонс, инж.-механик	198	Ниловец	"	д.	1855	—	120	—	Казань—Ниж.-Новгород — Рыбинск и по Шексне до Ниловец и Буркова.	
"	199	Соловей-Разбойник	"	ж.	1859	—	40	—		
"	200	Фульгон	"	"	1872	—	150	—		
"	201	Зубастый	"	"	1873	70	—	—		
"	202	Ай-люли	"	"	1874	—	80	—		

43. Длинберг, дворян.	203	И. В. Галкин	б.	ж.	1858	50	—	—	Чистополь—Рыбинск.
44. Дубровин, штаб-ротмистр	204	Дуброва	"	"	1861	—	80	—	Пермь—Рыбинск
"	205	Соликамец	"	"	1869	100	—	—	Казань—Рыбинск.
45. Душин, Дм., ардат. куп.	206	Батрак	каб.	д.	1859	26	—	—	} Казань—Рыбинск.
"	207	Шустрый	зав.	"	1859	18	—	—	
46. Дьяков, куп.	208	Исады	б.	ж.	1858	60	—	—	Самара—Рыбинск и р. Белая.
47. Дьячков, макарьев. куп.	209	Горчаков	п.	"	1858	60	—	—	Ниж.-Новгород—Рязань.
48. Еремив, Дм., пучеж. куп.	210	Добрый	б.	д.	1869	—	120	—	Чистополь — Рыбинск и по Шексне до Ниловец.
49. Житков, Егор Ив, перм. куп.	211	Дружба	"	ж.	1863	—	40	—	} Пермь—Чердынь.
"	212	Михалл	"	"	1874	—	70	—	
50. Журавлев, Пав., углич. куп.	213	Первенец	"	д.	1867	—	—	200	Самара—Рыбинск.
"	214	Близняк	"	ж.	1868	—	—	200	Саратов—Рыбинск.
"	215	Родоначальник	"	д.	1869	200	—	—	Самара—Рыбинск и по Каме до Чистополя.
"	216	Юноша	"	"	1869	50	—	—	Чебоксары — Рыбинск и по Шексне от Иванова Бора до Чайки.
"	217	Праотед	"	ж.	1869—70	—	—	200	Самара—Рыбинск и по Каме до Чистополя.
51. Зворыкинны бр., торг. дом.	218	Илья Муромец	"	"	1857	—	80	—	Самара—Рыбинск и по Оже до Мурома.
52. Землянов, слабуж. куп.	219	Друг	"	"	1858—9	—	50	—	Казань—Рыбинск.
53. Иванчиков, В. И., плес- ский куп.	220	Алмаз	"	"	1864	—	100	—	Саратов—Рыбинск.
54. Ивачев, Ник., делюх. куп.	221	Усолец	"	"	1869—70	—	—	80	Пермь—Рыбинск.
55. Игнатъичев, Конст., пучеж. куп.	222	Муравей	"	"	1856	60	—	—	Камышин—Н.-Новгород — Ры- бинск.
56. Игнатъичева, яросл. куп.	223	Ахиллес	п.	"	1874	—	60	—	Н.-Новгород—Казань.

В Л А Д Е Л Ь Ц Ы.	№№ по порядку.	НАЗВАНИЯ.	Назначенно.	Материал.	Год постройки.	Мощность и давление машин.			Место плавания.
						Высоко-кое.	Среднее.	Низко-кое.	
57. Иконников, Эраст, пучеж. куп.	224	Иснтаанный.	каб.	д.	1854	—	—	40	Устье Камы — Рыбинск.
225	Неуступный (с 1873 г. „Посад Пучеж“).	зав.	”	”	1854	—	—	24	
58. Исаяв и Ко	226	Уфимец	п.	ж.	1859	—	30	—	Казань — Свияжск.
59. Исаяв, Попов и Полетаев, уфм. купцы	227	Александр	”	”	1859	60	—	—	Уфа — Н.-Новгород.
228	Михаил	”	”	”	1864	—	60	—	
229	Николай ¹⁾	”	”	”	1865	—	60	—	
60. Каботов, ржев. куп.	230	Ржев	б.	”	1868	—	—	50	Казань — Рыбинск.
61. Каменские бр., перм. куп.	231	Александр	п.	”	1866	—	100	—	Рыбинск — Н.-Новгород и Кама до Перми, а „Работник“ и по Шексне до Ниловец.
232	Василий	”	”	”	1867 — 8	—	80	—	
233	Алексей	”	”	”	1870	—	80	—	
234	Михаил	”	”	”	1870 — 71	—	140	—	
235	Работник	б.	”	”	1869 — 70	—	140	—	
62. Каратыгин, муром. куп.	236	Братья Каменские.	”	”	1870	—	120	—	Казань — Рыбинск, Ока до Мурома и Шексна до Ниловец.
237	Леонид	”	”	”	1865	40	—	—	
63. Качков и Самгин, куп.	238	Дмитрий Донской.	п.	”	1872	50	—	—	Рязань — Н.-Новгород.
239	Касимов	”	”	”	1872 — 3	60	—	—	
64. Кашин, пучеж. куп.	240	Борис	”	”	1865	—	60	—	Н.-Новгород — Казань.

65. Кашин, московск. куп.	241	Московский	б.	ж.	1867	—	80	—	Саратов—Рыбинск и по Каме до Елабуги.
66. Кашин, костром. куп.	242	Авакум	п.	»	1869	60	—	—	Н.-Новгород — Рыбинск
67. Климов, нижегор. куп.	243	Зефир.	б.	д.	1858	—	70	—	Т о ж е.
68. Ковылкин, кр., и К ^о	244	Акционер.	б.-п.	ж.	1867	24	—	—	Перевоз через р. Оку в Ниж.-Новгороде
69. Кокуев, Пав., сарат. куп.	245	Земляк	б.	д.	1855	80	—	—	Саратов—Рыбинск.
70. Колотушкин, балахн. куп.	246	Павел Кокуев.	»	ж.	1857—8	—	—	80	Казань—Рыбинск и по Каме до Чистополя.
71. Колчин, Ив., сарат. куп.	248	Колчин.	—	д.	1859	60	—	—	Казань—Рыбинск.
72. Колчин, Ив., нижегор. куп.	249	Промышленник	—	»	1853-62 ²⁾	24	—	—	Льсково—Рыбинск.
73. Константиновы, ярослав. куп.	250	Известный	—	ж.	1856	—	60	—	—
74. Копыльцов, Ник., устюж. куп.	251	Сарапулец	б.-п.	»	1866	—	—	100	—
75. Копыльцовы бр., устюж. куп.	252	Фортуна	»	»	1868	—	—	120	—
	253	Василий Джонс.	»	»	1869	—	—	120	—
	254	Фабрикант	»	»	1870	—	—	120	—
	255	Четыре брата.	б.	д.	1858	—	70	—	—
	256	Оренбург.	»	ж.	1861	—	120	—	—
	257	Манифест 19 февр. 1861 г.	»	д.	1868	100	—	—	—
	258	Генлий.	»	ж.	1870	—	—	120	—
	259	Михаил	»	д.	1866	—	—	60	—
	260	Андога . . . . .	»	...	...	...	...	...	—

¹⁾ В 1873 г. назван „Иоанн“. ²⁾ Перестроен.

В Л А Д Е Л Ь Ц Ы.	№ по порядку	НАЗВАНИЯ.	Назначеніе.	Материал.	Год постройки.	Мощность и давление машины.			Место плаванія.
						Высокое.	Среднее.	Низкое.	
76. Королев, Вас., плесс. куп.	261	Стенный.....	б.	д.	1867	—	—	80	Самара—Рыбинск и по Шексне до Буркова.
77. Крамер, инженер, ст. сов.	262	Дружба	"	"	1857	—	—	120	Самара—Рыбинск.
"	263	Константин Крамер	"	ж.	1860	—	—	120	
"	264	Котенок.....	"	"	1867	—	60	—	
78. Красильников, Ив., связж. куп., с товарищами.....	265	Бриганаец.....	"	"	1869	—	120	—	Казань—Рыбинск и по Каме до Перми.
"	266	Амур	"	"	1872	—	140	—	
79. Красильников, Федор, симбир. куп.....	267	Симбирск.....	"	"	1870	—	140	—	Самара—Рыбинск.
80. Кротов, Вас., перм., куп.	268	Капитан.....	"	"	1868	—	60	—	Казань—Рыбинск и по Каме до Перми.
"	269	Машинист	"	"	1871	—	100	—	
81. Круглов и Соловьев, рыб. куп.....	270	Рыбинск	"	"	1869	—	120	—	Самара—Рыбинск.
82. Кубонич, Степ., связж. куп.....	271	Сесрица	"	"	1858	100	—	—	Казань—Рыбинск.
83. Кудряцевы н-ки	272	Ольга	"	"	1869	45	—	—	Низовья Волги—Рыбинск (в аренде у о-ва "Дружина").
84. Кудряшева, нижегор. куп., н-ки	273	Николай Воронцов.	"	д.	1867—8	—	120	—	Казань—Рыбинск, а "Кя. Пожарский" и по Шексне.
"	274	Князь Пожарский.	"	ж.	1870	—	80	—	
85. Кузнецова, большесольск. куп.....	275	Красносельск.....	"	д.	1864	—	80	—	Рыбинск—Бурково (в аренде у "К ^о цепн. п-ва").
86. Кузнецова, ярсл. куп., н-ки	276	Милорадович	"	ж.	1870	—	—	150	Самара—Рыбинск.

87. Куклин, Петр, вятск. куп.	277	Вятка	б.	ж.	1859—60	50	—	—	Вятка—Рыбинск.
"	278	Орлов	"	"	1860—61	40	—	—	"
88. Куперин, симбир. куп.	279	Свобода	"	"	1863	80	—	—	Саратов—Рыбинск.
"	280	Кладный Цыганов.	"	д.	1868	—	120	—	"
89. Куприянов, Абрам Егор. перм. куп.	281	Скромный	"	ж.	1870	—	—	60	Пермь—Рыбинск.
90. Куракин, кр.	282	Первоначальный ..	б.-п.	"	1860	30	—	—	Перевоз через Оку в Н.-Нов- городе.
91. Куракина, кр.	283	Внезапный	б.	д.	1865	—	—	30	Васильсурск — Н.-Новгород и по Оке до Елатьмы.
92. Куракин, Илья, кр., и К.	284	Вед. кн. Вячеслав.	—	"	1867—8	—	80	—	Чистополь—Рыбинск.
93. Лапшин ¹⁾ Павел, кр.	285	Три брата	—	"	1863	—	80	—	"
"	286	Посланник	—	"	1863	—	80	—	Рыбинск—Васильсурск и Лы- сково.
"	287	Лапшин	—	"	1869	—	—	120	"
94. Лавинская, Фрейлина	288	Елизавета	—	"	1850	80	—	—	"
"	289	Иванн Златоуст ..	—	"	1855	120	—	—	Казаань—Рыбинск, а „Елиза- вета“ и „Ра“ и по Каме до Чистополя.
"	290	Ра	—	"	1859—60	120	—	—	"
95. Линдор, солкам. куп.	291	Лебедь	—	ж.	1870	—	40	—	Пермь—Усолье.
96. Лугенов ¹⁾ , Григ., черд. куп.	292	Лугенов ¹⁾	—	"	1862	—	—	40	Чистополь — Рыбинск и река Шексна.
"		(б. „Два брата“ куп. Кунгина).							
97. Лузинов Петр, свияжский куп.	293	Неожиданный	—	"	1859	—	60	—	Казаань—Рыбинск.
98. Любимовы, бр., перм. куп.	294	Екатеринбург	—	"	1849	—	—	120	"
"	295	Урал I	—	"	1859	—	150	—	"
"	296	Бр. Любимовы	—	"	1859	—	120	—	"
"	297	Пермь	—	"	1869	—	150	—	Пермь—Рыбинск.
"	298	Урал II	—	"	1870	—	120	—	"
"	299	Ив. Филипп Люби- мов	—	"	1870	—	140	—	"

¹⁾ Очевидно опечатка, надо читать: Лугенов. И. Ш.

В Л А Д Е Л ь ц ы.	№№ по порядку.	НАЗВАНИЯ.	Ц	А	Р	О	Х	О	Д	Ы.	Мощность и давле- ние машин.		Место плавания.										
											Год по- стройки.	Материал.		Назначенне.	НАЗВАНИЯ.	Ц	А	Р	О	Х	О	Д	Ы.
99. Макаровский, нижег. куп.	300	Дмитрий	б.	ж	1859	—	120	—	Рыбинск—Казань (был в аренде у купца Родионова).														
100. Малышев, Брюханов и Пастухов, костр. куп....	301	Русь ..	"	д.	1868	—	120	—	Казань—Рыбинск и Кама до Чистополя.														
101. Марков, сарат. куп.....	302	Рыбак,	"	ж.	1858	—	120	—	Рыбинск—Астрахань.														
"	303	Вел. кн. Констан- тин	"	"	1870	—	160	—	Казань—Рыбинск и по Шексне до Ниловец.														
102. Марков, горбагов. куп....	304	Крестьян товарищ	"	д.	1860	—	—	80	Казань—Рыбинск.														
103. Малинский, г.	305	Смелый	"	"	1859	35	—	—	Пермь—Рыбинск и р. Шексна.														
104. Мезенцев и Ильин	306	Шурия	"	ж.	1860	—	80	—	Казань—Рыбинск.														
"	307	Дядя	"	д.	1868	—	100	—	Пермь—Рыбинск и р. Шексна.														
105. Меркурьев, Степан, черд. куп.	308	Стефан.	"	"	1868	—	120	—	Пермь—Рыбинск.														
106. Мессарош, г.	309	Гимназист	"	ж.	1853	60	—	—	Рыбинск—р. Шексна.														
"	310	Грузовой Вера ..	"	"	1853	—	50	—	Рыбинск—р. Шексна.														
107. Министерство п. с.	311	Александр .....	"	"	....	—	—	40	Район V и VI округов п. с.													
"	312	Павел .....	"	"	....	—	—	20	Район V и VI округов п. с.													
"	313	Ярославль	п	"	1865	—	40	—	Район V и VI округов п. с.														
"	314	Казань.	"	"	1865	—	40	—	Район V и VI округов п. с.														
108. Михалев, казан. куп.	315	Комиссаров Ко- стромской	"	"	1860	—	60	—	Н.-Новгород—Казань														
109. Мойсеев, Ал-ей, яросл. куп.	316	Цевец Славянский.	б.п.	"	1861	45	—	—	Чебоксары — Рыбинск и река Шексна до Ниловец.														

110. Моевев, Николай, ярсл. куп.	317	Александр.....	л. п.	ж.	1845	—	46	Рыбинск—Кострома
"	318	Николай.....	"	"	1858	30	—	
111. Муравьев, Петр, казанск. куп.	319	Муравьев ..	б.	д.	1869	—	120	Казань—Рыбинск.
112. Мурашев, связж. куп.	320	Верный	"	"	1859	36	—	Волга, Кама и Белая.
"	321	Американец	"	ж.	1863	—	—	Казань—Рыбинск.
"	322	Казань-Услон	"	"	1862	—	40	Перевоз между Казанью и Услоном.
113. Мыркин, Иван, рыбин. куп.	323	Внук (б. куп. Со-болева) ..	"	"	1862	—	—	Казань—Рыбинск и Шексна до Буркова.
"	324	Внучка (тоже) ..	"	"	1862	—	—	• 80
114. Нелюбин, Евг., полин. куп.	325	Нелюбин	"	"	1859	—	70	Казань—Рыбинск и Кама до Чистополя.
115. Немцев, Федор, сам. куп.	326	Вера	"	"	1862—3	—	70	Самара—Рыбинск и Шексна до Буркова.
116. Ненюковы, красносл. куп.	327	Краснослободск.....	каб.	д.	1850	—	24	Устье Камы—Нижний и Рыбинск.
"	328	Стефан.....	зав.	ж.	1847	—	25	
"	329	Иозанн.....	б.	"	1854	—	—	Симбирск—Рыбинск.
117. Нежегородский куп. (?) ..	330	Василий.....	"	"	1863	60	—	Кама и Волга до Рыбинска.
118. Никитин, казан. куп.	331	Приятель.....	"	"	1860	—	—	
"	332	Усердный	"	"	1866	—	—	
"	333	Американец	"	"	1867	—	—	Пермь—Рыбинск.
119. Новдринский, Ив., балахн. куп.	334	Старатель	"	д.	1867—8	—	—	Рыбинск — Чистополь и река Шексна до Ниловец.
"	335	Удобный	"	"	1869—70	—	120	
120. Нормант, колд. асс.....	336	Покорный	п.	ж.	1860	—	—	Н. Новгород—Казань.
121. Образцов, надв. сов.	337	Малютка	б.	"	1870	120	—	Пермь—Рыбинск.
122. Обьденов, Филипп, солик. куп.	338	Моряк	"	"	1860	80	—	Казань—Рыбинск и Кама до Перми.

В Л А Д Е Л ь ц ы.	№№ по порядку.	НАЗВАНИЯ.	Назначенные.	Материал.	Год постройки.	Мощность и давление машин.		Место плавания.
						Высокое.	Среднее.	
123. Огурешников, плесс. куп.	339	Плещани	б.	ж.	1858	45	—	Казань—Рыбинск.
124. Окунев, ярослав. куп.	340	Работник	"	"	1858	—	80	Казань—Рыбинск и р. Шексна до Ниловец.
125. Орехов, Андрей, горбат. куп.	341	Сыпок	"	"	1858	45	—	Рыбинск—Астрахань.
"	342	Кокериль	"	"	1859	—	—	
"	343	Нижегород	"	"	1864	—	—	
126. Орлов, Николай, пучег. куп.	344	Правда	"	д.	1868	—	—	Самара—Рыбинск.
127. Пастухов и Стаюнин, костр. куп.	345	Два товарища 1)	"	"	1867	—	80	Самара — Рыбинск, Кама до Чистополя и Шексна до Буркова.
128. Пельцвер, потом. почетн. гражд.	346	Лодман	п.	ж.	....	25	—	Ока между Калугой и Серпуховым.
129. Першин, Николай, ковр. куп.	347	Надежда	б.	"	1861	—	120	Казань—Рыбинск.
"	348	Гаск	"	"	1867	—	140	
"	349	Трудолюбец	"	"	1870	—	—	
"	350	Трудоносец	"	"	1871	—	80	
130. Плигин Филипп, хвалын. куп.	351	Иосиф	"	"	1855	—	—	Казань—Рыбинск.

131. Полегаев, Спиридон, ярсл. куп.....	352	Князь Кутузов	б	ж	1860	—	—	120	Самара—Рыбинск.
"	353	Волгарь,	"	"	1865	—	—	70	
"	354	Полегаев	"	"	1870	—	200	—	
132. Попова, комм. сов., н-ки	355	Надежда	п.	"	....	40	—	—	Ока между Калугой и Серпуховым.
133. Протасьев, колл. асс.....	356	Николай	б	"	1868—9	—	—	60	Казань—Рыбинск.
"	357	Константин	"	"	1870	80	—	—	
134. Пятов и Александров, казан. куп.	358	Товарищ	"	"	1855	45	—	—	Казань—Рыбинск.
135. Рогозильников, нижегор. куп.	359	Рогозильников	"	д.	1872	—	120	—	Симбирск—Рыбинск.
136. Ромашев, Ал-р, нижегор. куп. сын	360	Нижегородец	"	ж.	1860	40	—	—	Нижний—Рыбинск и Шексна.
137. Румянцев, чистоп. куп. ...	361	Лесопромышленник	"	"	....	30	—	—	Р. Кама.
138. Рыбачкин, Ал-р, куп.....	362	Нахимов	"	"	1855	—	—	80	Самара—Рыбинск и Шексна до Ныловцев.
139. Савин, Степан Петров., черепов. куп.....	363	Петр	"	"	1856	—	120	—	
"	364	Бруслан	"	"	1857-61 ²⁾	—	120	—	
"	365	Ганновер	"	д.	1857	—	80	—	
"	366	Добрыня	"	ж.	1858	—	120	—	
"	367	Николай	"	"	1860	—	80	—	Волга между Рыбинском, Няж.-Новгородом и Саратовым и Шексна от Рыбинска до разных пунктов.
"	368	Анна	"	"	1860	—	—	80	
"	369	Аквамарин	"	"	1860	—	80	—	
"	370	Василий	"	"	1861	—	80	—	
"	371	Восток	"	"	1865	—	120	—	
"	372	Ганза	"	"	1868	—	70	—	

1) Прежде принадлежал Котельникову и Белову. 2) Перестроен.

149. Ставассер, Г.	390	Надежда.....	б.	д.	1855	60	—	—	Саратов—Рыбинск и Кама до Перми.
150. Стахеев и Кусакин, елаб. куп., торг. дом	391	Веста	"	ж.	1859	—	120	—	Казань—Рыбинск.
"	392	Союз	"	"	1868	—	120	—	Казань—Рыбинск и Кама до Чистополя.
151. Стерлядин, Николай, рыб. бин. куп.	393	Новгородец.....	"	"	1858	120	—	—	Самара—Рыбинск и Шексна до Ниловца.
"	394	Удалой (б. о-ва "Вулкан")	"	"	1859	—	—	40	Нижний—Рыбинск и Шексна до Чайки, а позднее и по р. Свири.
"	395	Жар-Птица (тоже).	"	"	1860	—	—	40	Казань—Рыбинск и Шексна до Ниловца, а позднее и по р. Свири.
"	396	Александр Невский	"	"	1861	80	—	—	Казань—Рыбинск и Шексна до Ниловца.
152. Стойлов, Ив., кр. Орл. у.	397	Истобенец.	"	д.	1878	30	—	—	Вятка—Н.-Новгород.
153. Странстрем, финл. урож..	398	Подрядчик	"	ж.	1862	120	—	—	Казань—Рыбинск.
154. Стрижов, нижегор. куп. .	399	Спорный	б.-п.	д.	1858	—	35	—	Перевоз через Оку в Н.-Нов-городе.
155. Строганов, граф.....	400	Строганов.....	б.	ж.	1869	—	120	—	Усолжье—Рыбинск.
"	401	Авика.....	"	"	1872	—	120	—	
156. Сутырин, Павел, макарьев. куп.	402	Кудьяма.....	"	"	1859	—	80	—	Казань—Рыбинск и Шексна до Буркова (в аренде у Швецова).
157. Тагунов, Павел, муром. куп.	403	Одесса	каб.	д.	1854	24	—	—	
"	404	Джонка	зав.	ж.	1853	12	—	—	Н.-Новгород—Рыбинск.
"	405	Сорока.	"	д.	1853	—	—	24	

1) Перестроен.

В Л А Д Е Л ь ц ы.	№ по порядку	НАЗВАНИЯ.	Назначеніе.	Матеріал.	Год постройки.	Мощность и давление машин.			Место плаванія.
						Высо- кое.	Сред- нее.	Нив- кое.	
157. Тагунов, Павел, муром. куп.....	406	Авраам.....	б.	д.	1855-71 1)	—	—	100	Казань—Рыбинск и Ока до Мурома.
"	407	Сокол.....	"	"	1862	—	—	70	
158. Тетюшинов и Максимов, астрах. купцы.....	408	Михаил.....	"	"	1852	—	—	60	Астрахань—Рыбинск.
"	409	Никанор.....	"	ж.	1857	—	—	100	
"	410	Россианин.....	"	д.	1866	—	80	—	Н.-Новгород—Рыбинск.
159. Тиханов, яросл. куп.	411	Рыбинск.....	"	"	1856	45	—	—	
160. Тихомиров, Петр, яросл. куп.	412	Голубь.....	"	ж.	1856	—	80	—	Чебоксары—Рыбинск.
"	413	Лебедь.....	"	"	1859	45	—	—	
161. Ушков, елабуж. куп.....	414	Химик.....	"	"	1869	—	40	—	Саратов—Рыбинск.
162. Фетисова, купчиха.....	415	Шексна.....	"	"	1859	80	—	—	
"	416	Череповецкий Пер- венец 2).....	"	"	1872—73	—	—	60	Казань—Рыбинск и Шексна до Ниловец.
163. Фялин, Николай, спасск. куп.	417	Шексна.....	каб.	д.	1854	—	—	50	
"	418	Суда.....	зав.	"	1855	—	24	—	Н.-Новгород—Рыбинск.
164. Фомин бр, перм. куп..	419	Петербург.....	б.	ж.	1870	—	140	—	
165. Худобина, г-жа.....	420	Брмак.....	"	"	1863	60	—	—	Рыбинск—Бурково (в аренде у "Ю цент. п-ва").
166. Цыбашев, свияж. куп., и Белов, нижегор. куп.	421	Компаннон.....	"	"	1856	—	80	—	
"	422	Сослуживец.....	"	д.	1870	—	—	100	Самара—Рыбинск.

167. Черновы, костром. куп. ...	423	Работник.	б.	ж.	1860	—	120	—	Устье Камы—Рыбинск и Кама до Чистополя.
"	424	Новый.	"	"	1860	—	—	80	Чистополь—Рыбинск.
"	425	Доброжелатель.	"	д.	1862	—	100	—	Саратов—Рыбинск и Кама до Чистополя.
"	426	Слуга покорный.	"	"	1867	—	170	—	Саратов—Рыбинск.
"	427	Кострома.	"	"	1869	—	180	—	Казань—Рыбинск и Шексна до Буркова.
"	428	Чернов.	"	"	1870	—	120	—	Саратов—Рыбинск и Кама до Чистополя.
168. Черных, Василий, черд. куп. ...	429	Иоанн.	"	ж.	1854-72 ³⁾	—	—	140	Устье Белой—Рыбинск.
"	430	Колва.	"	"	1868	—	80	—	Казань—Рыбинск и Кама до Чистополя.
"	431	Печора.	"	д.	1869	—	—	120	
169. Четверговы бр., каз. куп.	432	Заря.	"	ж.	1851	55	—	—	
"	433	Свяжск.	"	"	1856	—	80	—	Казань—Рыбинск, а "Свяжск" и "Храбрый" и по Каме до Чистополя.
"	434	Магильда.	"	"	1858	—	80	—	
"	435	Храбрый.	"	д.	1859	—	50	—	
170. Чумаковы, костр. куп. ...	436	Вр. Чумаковы.	"	"	1868	—	—	120	Чебоксары—Рыбинск.
171. Шанин, кр. Пермск. г., с. Орлинца.	437	Орлинец.	"	ж.	1873	30	—	—	Пермь—Саратов.
172. Шенны бр., дедюхин. куп.	438	Пермец.	"	"	1855	—	80	—	Казань—Рыбинск.
"	439	Уран.	"	"	1855	120	—	—	
173. Шиповы, г.г.	440	Царевна.	"	"	1859	—	120	—	Астрахань—Рыбинск.
"	441	Соколик.	"	"	1872	40	—	—	
174. Шигов, Ал-ей, сарал. куп.	442	Сарапул ⁴⁾	"	"	1869	—	—	120	Казань—Рыбинск и Кама до Чистополя.

¹⁾ Перестроен.

²⁾ Прежде принадлежал Милютиним.

³⁾ Перестроен.

⁴⁾ Прежде назывался по фамилии первого владельца — "Колодезников".

В Л А Д Е Л Ь Ц Ы.	№ по порядку	НАЗВАНИЯ.	И	А	Р	О	Х	О	Д	Ы.	Мощность и давление машин.			Место плавания.
											Высо-кое.	Сред-нее.	Низ-кое.	
175. Шлыков, Арс., кр. Балахн. у.	443	Верный Посланник										60	—	Казань—Рыбинск.
176. Шпажников, Вардэт, боль-песельск. куп.	444	Благодетель										100	—	Самара—Рыбинск, Кама до Чи-стополя и Шексна до Буркова (был в аренде у куп. Волонихина).
177. Шутов, Ал-р, костр. куп. .	445	Дон.										—	120	Самара—Рыбинск.
178. Щербяков, Никанор, ма-мадш. куп.	446	Кавалер.....									ж.	180	—	Чистополь—Рыбинск.
179. Щербатов, ген.-маюр ...	447	Ока.....										25	—	Ока между Калугой и Серпу-ховым.
"	448	Проворный										10	—	
180. Эльтеков, рыбнв. куп.	449	Бабочка.....										30	—	Тверь—Ржев.
181. Эльтеков (рыб. куп.) и К°.	450	Белозерск.....										—	35	Рыбинск—Череповец и Чайка.
"	451	Цесаревич.....										30	—	
182. Энгельгардт, Г.	452	Ольга.										80	—	Рыбинск—Вурково (в аренде у "К° цена. п-ва").
183. Якимова, Анна, Яран. 1)	453	Бр. Якимовы.....										—	140	Вятка—Рыбинск.
184. Якимов, Прокофий, яросл. куп.	454	Полезный										—	120	Самара—Рыбинск.
185. Яргомокий, Василий, че-репов. мещ.	455	Кинешма.....										—	80	Рыбинск—Вурково (в аренде у "К° цена. п-ва").
"	456	Тагил (бывш. о-ва "Вулкан").										—	120	Казань—Рыбинск, Кама до Чистополя и Шексна до Вуркова.

1) В "Статист. сборнике м-ва п. с.", ошибочно сказано: "Ярославская купчиха". И. Ш.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	<i>Стран.</i>
От автора	I
Введение:	
Первобытное судоходство	} III
Первобытные плоты	
Первобытные лодки	
Управление первобытными судами	} IV
Судоходство Древнего Востока	
Восточные сказания о начале судоходства	
Первое законодательство о судоходстве	VI
Древнейшее судостроение и судоходство народов Двуречья	VII
Древний Египет и египетское судоходство	IX
Финикийское судоходство	XIV
Греция и греческое судоходство	XVII

Волжское судостроение и судоходство.

Глава I. Первобытное судоходство на Волге	3
Глава II. Волжское судоходство в первый исторический период — до завоевания Русью Казани и Астрахани (IX в.— середина XVI в.):	
Судоходная практика скифских и сарматских племен	7
Судоходство кочевников последующего времени	8
Древне-болгарские и хозарские суда и влияние востока на судоходство Волги	9
Судоходство печенегов, половцев и татар	11
Судоходство финских племен	12
Славяно-русское судоходство	
Влияние норманнов и норманское судоходство	} 13
Судоходные способности славян	14
Судоходство русских славян	16
Типы судов:	
Первые славяно-русские суда и судовые названия	19
Значение в древне-судовой номенклатуре слова „кора“ (корабль)	20
Судовой термин „челн“ (ботник, бударка, корытня)	24
„ „ „ладья“ (лодья)	26
Другие названия древне-русских судов	39
Судовой термин „струг“	40
„ „ „насад“ (носад)	44
„ „ „галея“	49
„ „ „учан“ (вчан)	50
„ „ „ушкуй“ (ушкул, оскуй, скуй)	53

	<i>Стран.</i>
„Подводные суда“, „паузки“ или „павозки“	56
Другие мелкие суда вспомогательного характера (завозни, подвозки, лодки)	57
Происхождение и значение термина „судно“	58
Древнейшие судостроительные пункты Поволжья	59
Глава III. Период со времени покорения Казани и Астрахани до Петра Великого (середина XVI в.— XVII в.):	
Общие условия судоходства по Волге в рассматриваемый период	62
Технические условия волжского судоходства по Олеарию и Стрьюсу	63
Препятствия судоходству	71
Типы судов:	
Струги	74
Насады	80
Клады или кладные	81
Досчаны (досчаники)	82
Коломенки	82
Каюки	86
Лодки (кладные, товарные, неводники, стружки-однодеревки, плавные лодки, ботники, гибжные, косные)	89
Иностранное судостроение на Волге:	
а) Английская попытка	91
б) Немецкая попытка	91
Опыт создания на Волге военного флота	94
Важнейшие судостроительные пункты рассматриваемого периода	97
Глава IV. Период от Петра I до появления на Волге парового флота (конец XVII в.— начало XIX в.):	
Опыты правительственного воздействия на судостроение и судоходство:	
а) в царствование Петра I	102
б) „ „ Екатерины I	126
в) „ „ Петра II	126
г) „ „ Анны Иоанновны	127
д) „ „ Елизаветы Петровны	135
е) „ „ Петра III	141
ж) „ „ Екатерины II	141
з) „ „ Павла I	157
и) „ „ Александра I	161
Глава V. Период от Петра I до появления на Волге парового флота (Продолжение). Волжское судостроение в Петровский период:	
Гальоты	181
Шмаки	
Тялки	
Флейты	182
Прамы	
Эверсы	
Общий технический очерк деревянного судостроения	184
Типы судов, плавающих на Волге	197
Первые суда типа барок (вышеволодки, садки, раскрыги)	198
Термин „барка“ (барки и полубарки, сурские барки, ржевки, малиновки, пурдошанки, устюжны и пр.)	198
Боровлянки	202
Гусяны и гуслики	203

	<i>Стран.</i>
Паромы.—Форменки или клязьминки	205
Мокшаны	206
Первые шаги к выработке смешанных, барочно-лодочных типов судов.—Беляны	208
Камские или пермские ляды	214
Межумки	216
Бархоты или бархаты (полуладейники)	216
Паузки или павозки	217
Цодчалки	217
Унжаки или унжанки (полуунжанки)	218
Суряки (малые беляны)	220
Коряки, жиганы, брусянки, бакауты, киржимы	222
Досчаники (пробеги и пр.)	222
Третники	224
Дальнейшие переходные к ладийному типы судов и чистый лодочный тип	224
Шкоуты (плашкоуты, домшкоуты, трешкоуты или трешкоты)	225
Шкои и шерботы	} 226
Шкуты	
Гукары	} 227
Тихвинки, полулодки (межеумки), соминки (канавки)	
Водовики	} 230
Залазни	
Шитики	
Романовки	} 232
Расшивы (коренные, кладные, гребные или гребновские, мстерычи)	
Кладнушки	} 246
Косовые (кусовые) и косоузки	
Реюшки (багроушки)	} 250
Рыбницы	
Прорези (или прорезы)	251
Асламки (енотаевки, арбузницы)	252
Соймы	253
Завозни (судовые косные)	} 254
Белозерки или озерные лодки	
Морские лодки или боты	
Лодки (осташевки, калязинки, вязанки)	} 255
Гардкоты (гардкоуты)	
Галеры	256

Глава VI. Период от Петра I до появления на Волге парового флота (Продолжение). Судовой промысел и формы судоходства на Волге в Петровский период:

Судовой промысел на коренной Волге	257
Бурлачество	299
Судовой промысел на Оке	311
Сплав камских караванов: а) соляного	318
б) уральского	338
Сплав сурского хлебного каравана	341
Сплав белян	344
Сплав плотов	347
Взводное судоходство по р. Шексне	348
Взводное судоходство по верхней Волге	351
Пассажирское плавание по Волге	352
Препятствия и затруднения судоходства:	
а) разбой	353
б) притеснение властей и прибрежных жителей	359

Глава VII. Период от Петра I до появления на Волге парового флота (Продолжение). Опыты по изысканию более совершенных судовых двигателей:	
„Водоход“ Кулибина	364
Электрическая лодка Якоби	366
Коноводные машины	366
а) Машина инж.-механика Пуадбара	368
б) „ кр-на Сутырина	370
в) „ парусных дел мастера Т. Ряби	372
г) „ великобр. подданного В. Фок	373
Волжские коноводки (и колотовки)	374
Главнейшие судостроительные пункты Петровского периода	384
Глава VIII. Период парового флота и железного судостроения (XIX в):	
Применение пара к судоходству	387
Возникновение железного судостроения	390
Детали железного судостроения	393
Начало пароходства в России	395
Первые пароходы на Волге	399
Пароходное общество „по Волге“ 1843 г.	404
Первые шаги пароходства на р. Каме	413
Кабестанные пароходы	414
Развитие пароходного дела на Волге в 50-е годы: а) Учреждение о-ва „Меркурий“	421
б) Учреждение т-ва „Самолет“ и первые пассажирские пароходы на Волге	422
в) Общий очерк развития пароходства в 50-е годы	427
Новые типы непаровых судов (баржи, нолики, якорницы, дровянки)	442
Меры регулирования судоходства в 30—50 годы	452
Глава IX. Период парового флота (Продолжение). Волжское судоходство в 60-е годы:	
Новые предприниматели в пароходстве—крестьяне	461
Борьба с падением фрахтов: а) установление срочно-буксирных линий и созданиис новых типов паровых судов	465
б) Учреждение туерного пароходства	466
в) Распространение района плавания	469
Улучшение положения судоходства	471
Общая характеристика волжского судоходства в 60 г.г.	479
Выработка новых типов непаровых судов:	
а) Маринки	482
б) Берлины	483
б) Шхуны	484
Волжское судоходство в 70-е годы:	
Общая характеристика судоходства в 70 г.г.	485
Меры выхода из тяжелого положения: появление пароходов американского типа	489
Пароходство Зевеке	492
Другие крупные пароходные предприятия в 70 г.г.	496
Новые акционерные пароходные предприятия	499
Общее развитие пароходства в 70 г.г.	503
Меры регулирования судоходства в 60—70 г.г.	509

Глава X. Период парового флота. (Продолжение). Волжское судоходство в 80-е годы:

Общие условия судоходства в 80 г.г.	516
Заднеколесные пароходы и пароходство Зевеке в 80 г.г.	518
К-ния „Дружина“ в 80 г.г.—Новинки	521
О-во „Кавказ и Меркурий“ в 80 г.г.	527
„ „Самолет“ в 80 г.г.	532
„ „по Волге“ в 80 г.г.	538
„ „Лебедь“ в 80 г.г.	538
Общий обзор крупных акционерных пароходств в 80 г.г.	541
Неакционерные пароходные предприятия в 80 г.г.	545
Появление нефти на Волге	548
Перевозка нефти: а) пароходство Черновых	551
б) Другие фирмы по перевозке нефтяных продуктов	553
в) „Разземная баржа“ Боярского	554
г) Развитие строительства железных баржей	557
д) Новые названия грузовых судов (нефтянки, керосинки, нефте- качки, поповки)	558
Фрахты в 80-х г.г.	559
Общий состав флота в 80 г.г.	561
Расширение района деятельности пароходства	564
Причины тяжелого положения судоходства	567
Положение пароходства на мелких реках	573
Отношение к пароходству путевойсого ведомства	576
Административные распоряжения о судоходстве в 80 г.г.	579
Первое речное училище на Волге	582
Волжское судоходство в 90-е годы:	
Общий характер и условия судоходства в 90 г.г.	585
Пароходство Зевеке в 90-х г.г.	592
Успехи парового судостроения	596
Понижение фрахтов и пассажирских такс	602
Возникновение новых пароходств	605
Старые пароходные предприятия в 90 г.г.	612
Новаторская работа пароходства	625
Пароходные предприятия несудоходных фирм	627
Общий состав волжского флота в 90-х г.г.	637
Административные распоряжения о судоходстве в 90 г.г.	639

Глава XI. Период парового флота (Продолжение). Волжское судоходство в 900-е годы:

Общие условия судоходства в 900 г.г.	641
Объединение судоходных предприятий	645
Новые единоличные предприятия	651
Старые пароходства	652
Пионерская деятельность пароходства	658
Новый тип непаровых судов (барказы)	659
Укрепление положения пароходства	659
Борьба за удешевление топлива	660
Меры к снижению эксплуатационных расходов: а) Увеличение размеров непаровых судов	660
б) Применение двигателей внутреннего сгорания и появление теплоходов	666
Начало широкого объединения судоходных предприятий	668
Общий состав флота в 900 г.г.	674

Волжское судоходство в 1910—1917 г.г.:	
Общие условия судоходной работы	677
Борьба за улучшение положения судоходства:	
а) Фиксация нефтяных цен	681
б) Концентрация капиталов и новые объединения пароходных предприятий	682
в) Совершенствование судоходной техники:	
1) Успехи теплоходостроения	691
2) Улучшение парового судостроения и состояние старых судоходных предприятий	694
Судоходные предприятия торгово-промышленных фирм	702
Объединение судоходных предприятий и повышение фрахтов и такс	705
Общая характеристика состояния судоходства в 1910-е годы	729
Меры регулирования судоходства в 1900-е и 1910-е г.г.	733
Глава XII. Период парового флота и железного судостроения. (Продолжение). Общие итоги периода:	
Состав флота	740
Перевозочная работа флота	748
Глава XIII. Период парового флота и железного судостроения. (Продолжение). Судоходные служащие и рабочие в период парового флота	
Количество и состав служащих	754
Продолжительность службы	755
Культурный уровень	762
Условия труда и жизни судорабочих	764
Зарботная плата	772
Зарботная плата	781
Грузчики	791
Состав грузчиков	792
Организация грузчиков и условия жизни в период работы	793
Работа грузчиков	796
Профессиональные болезни грузчиков	800
Пьянство среди грузчиков	802
Общий культурный уровень грузчиков	
Зарботная плата	
Глава XIV. Период парового флота и железного судостроения. (Продолжение). Важнейшие судостроительные и судоремонтные пункты парового периода:	
Деревянное судостроение	804
Железное судостроение. Судостроительные заводы на Волге	808
Судостроительные заводы в камском бассейне	830
" " " окском бассейне	833
" " " вне волжского бассейна	835
Судоремонтные мастерские	837
Глава XV. Волжское судоходство после национализации флота (1918—1925 г.г.)	846
Приложения:	
1. Список пароходов, плававших в волжском бассейне в конце 50-х годов	867
2. Список пароходов, плававших в волжском бассейне в конце 60-х годов	874
3. Список пароходов, плававших в волжском бассейне в середине 70-х годов	885
Опечатки и пропуски	909

ВАЖНЕЙШИЕ ОПЕЧАТКИ И ПРОПУСКИ.

Страница.	Строка.	Напечатано.	Следует.
24	4 снизу (Примеч.),	tsolnak tvonok	tsolnak, tsonak
25	13 сверху	ǰ (чит. ǰ) (чаще основного)	š (чит. š) (чаще осинового)
—	9 снизу	применявшиеся	применявшееся
49	26 „	рагуз. fsud	рагуз. fud
58	14 сверху	„В день июля	„В 5 день июля
71	27 снизу	так называемых <i>привальных</i>	так называемые <i>привальные брусья</i>
83	10 „	<i>брусьев</i>	
102	5 сверху	[Пропущен подзаголовок сбоку].	Опыты правительственного воздействия на судостроение: а) В царствование Петра I
104	9 сверху	1772 г.	1722 г.
107	2 снизу (Примеч.).	Н. Коншевский:	Н. Коишевский:
108	2 сверху	неуклюжие, тяжелые и не- прочные	неуклюжие и непрочные
119	5 снизу (Примеч.).	4) Повидимому, <i>кницы</i> .	4) Привальные брусья.
123	27 сверху	меры ⁸⁾	меры ⁸⁾
—	28 „	гробах ⁹⁾ .	гробах. ⁹⁾
126	4 „	[Пропущен подзаголовок сбоку:].	б) В царствование Екатерины I.
—	19 „	[Тоже]	в) В царствование Петра II.
127	23 снизу	[Тоже]	г) В царствование Анны Иоанновны.
137	28 сверху	[Тоже]	д) В царствование Елизаветы Петровны.
141	27 „	[Тоже]	е) В царствование Петра III.
—	12 снизу	[Тоже]	ж) В царствование Екатерины II.
161	17 сверху	[Тоже]	з) В царствование Александра I.
172	26 „	из следующих	из последующих
201	1 снизу (Примеч.).	Рис. 50 из стар. альбома.	Рис. 51 из стар. альбома.
205	13 сверху	<i>паромы</i>	<i>паромы</i>
208	20 „	рис. 55	Рис. 56
213	16 снизу	которая....была	которые....были
—	17 „	по размерам и грузоподъем- ности,	по размерам,
215	8 сверху	(см. рис. 59)	(см. рис. 60)
216	1 снизу (Примеч.),	и др.	„Хозяйств. описание Пермской губ.“ и др. источники.
217	13 сверху	<i>навозки</i>	<i>навозки</i>
222	3—5 „ (Подзагол.).	бакауты	бакауты, киржимы.
—	22 сверху	поволоком	по волокам
223	3—4 сверху	совершенно с плоским дном	с совершенно плоским дном
225	7 снизу	<i>флашкоуты</i>	флашкоуты
243	15 сверху	„Балахонцов“	„Балахонцовы“
251	7 снизу	[Пропущено]	(см. рис. 87) ¹⁾
—	—	[Под строку]	1) Рис. из стар. альбома.
254	12 снизу	[Пропущено]	(см. рис. 89-а)
255	8 „	[Пропущен подзаголовок сбоку:].	Гардкоты.
—	22 „	[Тоже]	Лодки.
257	6 сверху	[Тоже]	Судовой промысел на коренной Волге.
274	18 снизу	хлебом	хлебом ²⁾

Страница.	Строка.	Напечатано.	Следует.
274	—	Пропущено примечание 2-е]	²⁾ Так называемая <i>мурд</i> или <i>торя</i> . В постные дни хлеб для муры заливался квасом или даже, просто, холодной водой с прибавлением небольшого количества постного масла и соли. Холодная мура нередко употреблялась бурлаками в качестве паужина.
275	1 снизу	[после слова „другой“ пропущено.]	(Так называемый „перемёт“).
281	25 сверху	слудка	Слудка
—	12 снизу	Никольский	Никитин
283	3 „	Никольский	Никитин
—	12 „	Ей не мало спалося,	Ей не много спалося,
298	4 „	поздние	позднее
304	11 сверху	Уж знатная стрелка —	Уж знатная Стрелка —
—	После стр. 14 снизу	[Пропущен следующий абзац:]	
		Аналогичная путевая песня, содержащая бурлацкую характеристику разных побережных мест, была и у бурлаков коренной Волги, хотя здесь она была составлена в несколько более лучших тонах. Начало этой песни, упоминавшей более 300 пунктов, от Рыбинска до Бирючьей Косы (ниже Астрахани) было таково:	
		Как споем же мы, ребята, про кормилицу, Про кормилицу про нашу Волгу-матушку, Ах, ну! Ох ты мне! Волгу матушку. Мы поплавали по матушке и вдоль и поперек, Истоптали мы, ребята, ее круты бережки. Ах, ну! Ох ты мне! ее круты бережки. Исходили мы на лямке все ее желты пески, Коли плыли мы, ребяташки, от Рыбной к Костроме. Ах, ну! Ох ты мне! Как от Рыбной к Костроме. А вот город Кострома — гульвивая сторона, А пониже ее Плес, — чтоб шайтан его пронес. Ах, ну! Ох ты мне! Чтоб шайтан его пронес. За ним Кинешма да Решма — тамо девушки не честны, А вот город Юрьевец — что ни парень, то подлец. Ах, ну! Ох ты мне! Что ни парень, то подлец. В Городце-то на горе по три девки на дворе, А вот город Балахна — стоит, полы распахня. Ах, ну! Ох ты мне! Стоит, полы распахня. А вот село Козино — много девок свезсно, Еще Сормово село — соромники наголо. Ах, ну! Ох ты мне! Соромники наголо. А вот Нижний городок — ходи, гуляй в погребок. Вот Куманино село — в три дуги меня свело. Ах, ну! Ох ты мне! В три дуги меня свело. А вот Кстово-то христово, развеселое село, Хоша чарочка маленька, — да винцо хорошо. Ах, ну! Ох ты мне! Да винцо хорошо. Вот село Великий Враг — в каждом доме там кабак, А за ним село Безводно — живут девушки зазорно. Ах, ну! Ох ты мне! Живут девушки зазорно. Рядом тут село Работки — покупай, хозяин, водки, Вот Слопинец да Татинец — всем мошенникам кормилец. Ах, ну! Ох ты мне! Всем мошенникам кормилец. и т. д., как сказано выше, вплоть до Бирючьей Косы.	
306	11 сверху	неудовольство	недовольство
322	6 снизу	к сплаву. Призван	к сплаву, призван
—	8 „	соли по окончании	соли. По окончании
—	17 „	завара	завара,
—	19 „	по семи копеек	по осми копеек
324	2 сверху	отплывать	оплывать
—	24 „	онымы	оными
325	16—17 снизу	наикрепко	накрепко.
329	1 сверху	на будущее время	и на будущее время
332	24 „	Извещения	Извещен я
337	17 „	поспешившие	поспешие
—	17 снизу	зависит	зависел

Страница.	Строка.	Напечатано.	Следует.
341	19 снизу (Подзагол.)	в) плав	Сплав
344	20 снизу (Подзагол.)	г) Сплав белян.	Сплав белян.
347	8 сверху (Подзагол.)	д) Сплав плотов.	Сплав плотов.
354	7 снизу	искорению	искоренению
—	5 сверху	на отдаленной	на отдаленной
355	15 "	оборонятся	обороняться
—	22 "	в дулодках	в дву лодках
—	30 "	в дулодках	в дву лодках
356	4 "	рады были	радо было
360	14 "	Сныхове	Спыхове
365	20 снизу	года. На	года на
366	14 сверху	применять	применить
—	17 "	14 человеками	с 14 человеками
368	5 "	Пуадбард	Пуадебард
—	17 снизу	по выброшении	по выброшении
371	17 сверху	года в следующем	года. В следующем
376	10 снизу	канал	Канат
378	1 "	пускались в ход.	пускалась в ход.
(Примечан.)			
386	12 снизу	приемника	пресмниках
387	4 "	Уаттом, создателем первой	Уаттом, истинным создателем
388	12 "	поставил	построил
390	13 "	судостроителя	строителя
395	11 "	дальше за границы	дальше за границы
400	10 сверху	оставлены	оставлен
402	10—11 снизу	по недостатку средств	[подлежат исключению, как ошибочно набранные]
405	14 "	обще —	общее
418	27—28 сверху	представителя	представителями
419	16 снизу	[Пропущены слова:]	Последний кабестан,— „Владимир“ бр. Тагуновых,— кончил свое существование в 1887 году.
434	7 сверху	„Комету“	„Комету“ ¹⁾ .
—	10 "	4 пароходами —	5 пароходами —
—	11 снизу	на Каме	на Белой
442	22 "	с постоянными,	с постоянным и,
448	4 "	Язву	Яйву
457	16 сверху	опасных	опасным
—	26 "	(см. рис. 125).	(см. рис. 126).
—	14 снизу	(см. рис. 126).	(см. рис. 127).
461	4 сверху	Волжское пароходство	Волжское судоходство
(Заголовок).		в 60 г.г.	в 60-е годы.
466	9 сверху	Управление	Установление
—	13 снизу	[Пропущен подзаголовок:]	б) Учреждение туерного пароходства.
468	5 "	2—3 в час	2—3 версты в час
469	21 "	б) Распространение	в) Распространение
(Подзагол.)			
475	23 снизу	„Царицын“	„Камышин“
485	17 "	Волжское пароходство	Волжское судоходство
(Заголовок).		в 70-е годы.	в 70-е годы.
492	6 сверху	с грузоподъемностью	(грузоподъемностью
500	4 снизу	[Пропущены слова:]	Состав флота т-ва доходил до 40 слишком паровых судов (пассажирских и буксирных) и свыше 100 непаровых.
504	21 снизу	И. С. Кочина	И. С. Колчина
516	4 сверху	Волжское пароходство	Волжское судоходство
(Заголовок).		в 80-е годы.	в 80-е годы.
520	16—17 сверху	„Алабама“	„Алабама“ (см. рис. 151)
—	24 "	(см. рис. 151)	—
521	10 снизу	О-во „Дружина“ в 80 г.г.	К-ния „Дружина“ в 80 г.г.
(Подзагол.)		Новинка.	Новинки.
524	3 сверху	за десятилетия	за десятилетие

Страница.	Строка.	Напечатано.	Следует.
546	17 снизу	был построен	был куплен у Любимова пароход „Верочка“, которым открыта линия до Исад, а затем построен
550	13 снизу	получаемый	получаемой
551	5 „	в Балахине	в Балахне
	(Примечан.)		
554	7—8 снизу	Василием, Ивановичем.	Василием Ивановичем.
555	20—21 „	последней	последний
579	19 сверху	(№ 14, стр. 148)	(№ 14, ст. 148).
—	16 снизу	полтора	полтора
585	9 сверху	Волжское пароходство	Волжское судоходство
	(Заголовок)	в 90-е годы.	в 90-е годы.
590	9 снизу	20.000 пуд.	200.000 пуд.
602	24 сверху	до 70 коп. с пуда.	до 70 коп. с пуда ассигнациями
604	5 снизу	(о-во Якимовых)	(п-во Якимовых)
609	5 „	около 50	около 70
612	8—9 сверху	г) М. А. Казанова	г) Михаила Александровича Казанова
—	11 „	д) П. М. Морозова	д) Павла Матвеевича Морозова
—	14—15 „	е) И. К. Савина	е) Александра Яковлевича Парфенова, открывшего пассажирскую линию Нижний-Новгород — Рыбинск в связи, главным образом, с Нижегородской выставкой 1896 г.; наконец, ж) Ивана Кондратьевича Савина
—	14 снизу	Н. Н. Немкова	Николая Николаевича Немкова
—	25 „	С. М. Малевский	Степан Матвеевич Малевский
613	1 сверху	типа „Пушкина“	типа „Пушкина“;
618	18 снизу	Е. С. Куликов	Егор Степанович Куликов
—	22 „	Ф. И. Экман	Франц Иванович Экман
—	25 „	20 баржей), Дельвига —	20 баржей), позднее — смешанные с нефтяными, Дельвига —
—	26 „	были по преимуществу	были сначала по преимуществу
622	17 сверху	И. А. Зырянова	Ивана Александровича Зырянова
—	3 снизу	в 1900-м г.	к 1900-м годам
624	17 сверху	И. П. Попова	Ивана Павловича Попова
—	22 „	И. К. Ципулин	Иван Кузьмич Ципулин
626	24 снизу	Дерюхин	Дерюхин
634	14 сверху	промыслы	промысла
—	9 снизу	одно из лучших	одни из лучших
641	6 сверху	в 900 г.	в 900-е г.г.
	(Подзагол.)		
647	17 сверху	Яргмский	Яргомский
654	23 снизу	П. Ф. Облаева	Ф. П. Облаева
659	9 сверху	от ф.	от фр.
684	18 „	о-во построило	о-во перестроило
—	23 „	210' × 36' × 9'	210' × 36' × 9' ⁴⁾
—	1 снизу	[Пропущено примечание 4-е]	⁴⁾ Фактически наново был построен только корпус и вся наружная поделка судна, машина же и котел взяты с „Жемчужины“.
687	4—5 „	„о-во Волжско-Камское коммерческое пароходство“	„О-во Волжско-Камского коммерческого пароходства“
704	13 „	наличных	наливных
740	5 сверху	[Пропущен подзаголовок:]	Состав флота.
747	22 снизу	углубившие	углубившего
748	7 „	[Пропущен подзаголовок:]	Перевозочная работа флота.
—	8 сверху	Ш. Асудуллаев	Ш. Асадуллаев
752	1 снизу	197.827	199.827
	(Итог 1913 г.)		
763	5 снизу	значительно повышенную	значительно более повышенную
794	15 сверху	очень широко:	также очень широко: