

ского Научного Об-ва по изучению местного края.

ВЫПУСК XIX.

Вас. Миндовский.

К СТОЛЕТИЮ
ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА.

Вас. Миндовский.

К СТОЛЕТИЮ
ВОЛЖСКОГО ПАРОВОДСТВА.

К СТОЛЕТИЮ ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА.

В нынешнем 1920 году исполнилось 100 лет со времени постройки первых пароходов на Волге.

Не задаваясь целью дать исчерпывающий обзор возникновения и развития Волжского пароходства, я считаю необходимым поделиться с читателями хотя бы тем скромным материалом, который имелся в моем распоряжении. Его приходилось извлекать из мелких, большей частью, попутных заметок в специальных работах по путям сообщения России (напр. Сырнева, Богуславского), из статей в судоходных периодических изданиях, из юбилейных изданий пароходных обществ („по Волге“, «Самолет») и путеводителей по Волге.

Понятно к последним приходилось относиться с значительной осторожностью.

Во всяком случае и эти материалы дают возможность заключать, что история Волжского пароходства весьма интересна и сложна. Так как она имеет политическую связь с историей Волжского судоходства вообще, то я вкратце и остановлюсь прежде всего на последней.

В начале 17 века Волга уже изобиловала разного рода торговыми судами, обычно небольших размеров, примитивной конструкции, несколько различающейся в зависимости от места их постройки.

О первых судах не торгового значения, построенных по определенному плану, имеются следующие указания:

Первое большое судно военного характера, построенное на Волге (в Н.-Новгороде) строителем Кордесом, по поручению герцога Шлезвиг-Гольштинского Фридриха и с разрешения царя Михаила Феодоровича, был корабль «Фредерик». Он был деревянный, с плоским дном, имел в длину 120 фут, был снабжен 3 мачтами и 24 веслами. 15 сентября 1636 г., только что законченной постройкой, корабль вышел из Н.-Новгорода с знаменитым ученым Адамом Олеарием на борту и направился в Персию, с которой голштинцы хотели завести торговые сношения. 15 ноября того же года «Фредерик» погиб у западных берегов Каспия.

При Алексее Михайловиче, в 1669 году, построен в селе Деднове, Коломенского уезда голландцем Корнелиусом фон Буковен корабль «Орел» для поддержания торговых сношений с Персией и для борьбы с повизовой вольницей. В 1670 году С. Разин едет «Орел» под Астраханью.

Торговые суда того времени, как это видно из описания Олеарием его путешествия, были и на Волге разных типов—по данию, тарыне и фигуре.

В допетровские времена строились суда плоскодонные, различавшиеся примерно так: ¹⁾ большое, до 10 сажен длиною, судно называлось *д счаник*; 6—8 саженные суда были *насады* и *струги*; более мелкие — *кладные лодки* и *неводники* и самые мелкие — *плавные лодки*, *однодеревки* и *ботынки*.

Название *струг* являлось самым распространенным и словом *струг*, *стружок* обозначалось нередко всякое судно вообще.

В более позднее время строится на Волге *росшивы*, являющиеся тоже судами весьма старинного типа и доживающие до второй половины прошлого века.

Росшивы с начала прошлого века строились в виде неуклюжих одно-мачтовых парусных судов с грузоподъемностью от 5 до 20 тысяч пудов. Дно их было закругленное, корма сужена, носовая часть несколько возвышена, а палуба в носу и корме расширялась свесами за борта судна. Огромная мачта составлялась обычно из 5 деревьев и имела высоту до 15 сажен. Парус имел ту же ширину, что и высота мачты. Росшива была весьма затейливо разукрашена: на носу какие либо чудовища, неведомые самим художникам, или красные или синие глаза, борта разукрашены причудливой резьбой, делавшейся одним топором.

Росшивы считались судами скорого плавания и ходили по преимуществу на парусах.

Но при примитивном снаряжении одним прямым парусом, очевидно, лавировать даже в скромных размерах, допустимых рекой, не могли, и без попутного ветра должны были тянуться лямкой.

Более мелкие суда пользовались при движении против течения и всслами, что конечно было возможно только при отсутствии сильных верховых ветров, а то и для них оставалась та же универсальная тяга людьми-лямкой.

Где почему либо берег не позволял идти лямкой, суда передвигались при помощи, завезенного вперед на особой лодке-завозне, якоря, канат от которого вытягивался в ручную на судно и последнее весьма медленно поднималось против течения.

Тяжелая изнурительная работа дарилась кормилицей Волгой бурлаку и судорабочему. Не даром и создана была ими «песня подобная стону»...

Эта бурлацкая песня совсем замолкла на Волге только в конце 19 века под новую и все растущую симфонию мощных пароходных гудков. Но больше трех веков жило бурлачество. Больше трех веков надрывалась грудь бурлака под лямкой и в палящую жару летом в низовьях, где раскаленный песок жег потрескавшиеся изъязвленные ноги, и в осеннюю непогоду, нередко по пояс в студеной воде.

Эта каторжная работа выпадала на долю главным образом прибрежных жителей Волги и бурлацкая армия к середине 19-го века, во время ее наибольшей численности, превышала полмиллиона человек.

¹⁾ Сырнев. Пути сообщения России, т. IV.

Бурлаки всегда составляли артели. Старший, которому вверялось в судно и груз, назывался *водоловом*. Лоцманские обязанности (управление ходом судна) лежали на *дяде* или, по другому названию, *бу-клишнике*. Хозяйство артели вел *десятник*. Шедший всех впереди в лямке опытный сильный бурлак назывался *шиска*. Самый молодой из артели, обычно подросток, исполнял обязанности *жанивара*.

Рисование, которое проходили бурлаки с судном назывались, «путиной». Путины делились на большие и малые, т. е. длинные и короткие.

Денег у бурлака никогда не было: задаток, получаемый при найме, шел на подати и на оброк помещику, в пути в счет рядной платы он получал от хозяина харчи, а деньги получавшиеся при расчете, прошивал, чтобы хоть чем нибудь вознаградить себя за изнурительный труд двух—трех-месячной путины.

Большинство бурлаков умирало от чахотки, развивавшейся от постоянного сдавливания груди лямкой, изнурительной работы и плохого питания. Кроме того они страдали от целого ряда других болезней, вызывавшихся их работой: застуженные в холодной воде ноги ломило от ревматизма, от напряжения развивалось в ногах растяжение вен, от постоянно наклонного положения тела и приливов крови к голове, глаза слезились и болели. Из за спешки бурлаку приходилось спать иногда лишь 3—4 часа в сутки.

И вестак бурлак звал Волгу и «матушкой» и «кормилицей».

Первым конкурентом бурлаку явилась так называемая «коноводная машина» или по-просту «коноводка». Появилась она в 1816 году: в 1836 году коноводок на Волге и притоках насчитывалось 35, в 1846—200, а в 1865 г. только 9. Недолго процарствовала эта машина на Волге.

Коноводка принадлежала к типу судов, подымавшихся вверх против течения якорной тягой. Суда, двигавшиеся при посредстве подтягивания людской силой к вперед завезенному на лодке якорю, очевидно, дали изобретателям мысль перейти к коноводкам. В начале 19 века идея коноводки носилась в воздухе—так много и почти одновременно было изобретателей этого типа судна.

Есть предание, что одним из первых изобретателей коноводки был Нижегородский механик-самоучка Иван Петрович Кулибин, который кроме того изобрел (1782 г.) «машинное судно», которое «шло противу воды, помощью той же воды, без всякой посторонней силы».

По преданию, модель этого судна изобретатель соорудил в Нижнем и завещал ее городу, а нижегородцы, не спуская судна на воду... распяли его на дрова.

Другим изобретателем коноводки является Александр Иванович Дурбажев—лесопильный мастер из села Усолья Пермской губернии.

Но привилегию на машину получил в 1819 г. иностранный изобретатель француз Пуа-де-Бард.

В том же году крестьянин Сутырин получил, в свою очередь, привилегию на судно, более усовершенствованное, чем пуа-де-бардовское.

Наконец на подобие же судна видана привилегия в 1822 г. англичанину

Конководные машины, понятно, ходили, как таковые, только вверх против течения и обычно только от Царицына, а от Астрахани до Царицына груз перевозился на парусах.

Двигалась коноводка следующим образом: тяжелый якорь с канатом до 600 сажен длиной завозился вперед на особой большой лодке «завозня», где работало человек около десяти. Когда якорь бросали на дно, то завозня ехала, вниз по течению, к коноводке, выбрасывая канат в воду, и на судно подавался свободный конец каната, который и «выбирался» (вытягивался) затем при посредстве различным образом сконструированного ворота, приводившегося в движение лошадьми.

В это время другая завозня, с другим таким же якорем и канатом, поднималась выше уже заброшенного якоря примерно на версту и, бросив здесь свой якорь, сплывала вниз, выбрасывая канат и дожидаясь у его конца, когда подойдет судно. Рабочие же первой завозни в то же время, когда судно подходило к самому их якорю, «выхаживали» (вытаскивали) свой якорь, клали его на лодку, брали с коноводки канат и заезжали опять вверх¹⁾.

Шли так без перерыва только днем. Подвигались вперед очень медленно—не больше 20 верст в день, а в среднем 10—12 верст. Движение замедлялось извилистостью фарватера, не позволявшей завозить якорь на всю длину каната, быстротой течения, а чаще всего, малой глубиной.

До Н.-Новгорода от Саратова шли три месяца, от Самары—два, от Казани—месяц. В Рыбинск с низовий приходили на 2-й год плавания.

Из Нижнего и Рыбинска коноводки сплавлялись «самоплавом» без лошадей, которые обычно здесь и продавались.

Размеры коноводок в 50-х годах были такие: длина 17—35 саж., ширина 4—7 саж., глубина 6—14 четвертей, осадка 5—10 четвертей. Это было крайне тяжелые, грубой постройки суда, напоминавшие по форме баржу. На каждой коноводке имелось 40—60 рабочих и до 80 лошадей. Имелось обычно 3 завозни, на каждой из них мочальный или пеньковый канат до 600 сажен длины и от 6½ до 8 вершков в окружности. Две завозни находились постоянно на работе, а третья отдыхала.

Коноводка тянула за собой 2 или 3 подчалка. Количество груза на самой коноводке было от 25 до 45 тысяч пудов, а вместе с грузом на подчалках—до 150 тысяч пудов. Стоила коноводка в 50-х годах от 15 до 24 тысяч рублей и служила 7—10 лет.

Баржи и полубаржи появились с пароходами, с развитием паровой буксирной тяги.

Образцом для них послужила днепровская «берлина», появившаяся на Днестре лишь в 1845 году.

Строителями первых баржей на Волге были простые мужики. Дело сложилось так: в конце 50-х годов корабельный нижецар Васильев, поселившись в г. Балахне, начал строить суда усовершенствованного, по

сравнению с существовавшими, типа, с лучшими очертаниями. Он разорился на этом деле и окончил свою карьеру нищетой. Плотники же, работавшие под его руководством, и распространили по Волге способ его постройки.

Так возникла современная волжская баржа.

Лучшие баржи и донные строятся в Балахне и Горькоце. (Служат от 8 до 10 лет, а при хорошем за ними надзоре и до 15 лет¹⁾).

Как грубо сколоченный, неопределенного типа подчалок был непременно спутником неуклюжей конюводки, так стройная баржа явилась спутницей волжского парохода.

Пароходы пошли по Волге с начала двадцатых годов прошлого века.

Дивился народ православный этим чудным посудням с трубой и печкой, дивился, что ходят они сами вверх и вниз, только топил бы печку.

Окрестили их на первых порах «чортовыми росшивами».

«Грешно и ездить, и товар возить на чортовой росшиве с печкой» — решили волгари.

Напомню читателю, что более культурные американцы в 1807 году не решились поехать на первом пароходе, построенном Фультоном в Нью-Йорке. Первый рейс до г. Албани фультоновский «Клермонт» совершил пустым и только на обратном пути нашелся один смелый пассажир, растрогавший до слез изобретателя тем, что он решился поехать на «чортовой машине», как тоже окрестили жители умственного центра Америки гениальное изобретение.

История развития пароходства в России вообще, тесно связанная с историей Волжского пароходства, начинается такой знаменательной архивной справкой:

«В 1813 году житель города Нового Йорка Фультон получил пятнадцатилетнюю привилегию на устройство изобретенного им особого рода судна, приводимого в движение парами, и на употребление его для сообщения между С.-Петербургом и Кронштадтом, а также вообще на судоходных реках России»²⁾.

В течение трех лет, однако, ни Фультон (умер в 1816 г.), ни его наследники привилегией не воспользовались и она, согласно условию, считалась уничтоженной.

Таким образом многострадавшему изобретателю парохода не пришлось испытать счастье в России.

Первые опыты постройки пароходов у нас произведены были в Петербурге.

Английский механик Чарльз (Карл) Верд, построивший первый в С.-Петербурге механическо-литейный завод, стал производить опыты устройства парового судна в 1815 г. Для этого он поставил особую, усовершенствованную им паровую машину на обыкновенную баржу.

Тихвинку. И этот «стимбот» к немалому удивлению публики, развезял ванд и вперед по Неве.

2-го сентября того же 1815 года опыты с паровой тихвинкой были произведены в присутствии царской фамилии в пруде Таврического дворца.

3-го ноября Берд испытывал свое судно плаванием в Кронштадт и дошел туда с поразительной по тому времени быстротой—в 3 ч. 20 м.

В 1817 году, после долгих хлопот, за окончанием срока привилегии Фультона, Берду была выдана привилегия на десять лет: заводить пароходы на всех реках и морях России.

С этого времени начинается деятельность Берда в качестве строителя пароходов и учреждения пароходных обществ.

В 1820 году он сообщает в отчете о построенных им в разных местах империи пароходах, что в г. Мологе выстроено три парохода, из которых три кабестанно-колесного типа и один колесный. Последний был в плавании по Волге с 29 апреля 1820 г. ¹⁾ Надо полагать, что это был 60-сильный пароход, носивший название «Волга».

В то же время мы знаем и о попытке постройки пароходов на горном заводе в Пожве, около Перми. В 1817 году владелец этого завода камергер Всеволожский построил, с целью получить привилегию, два парохода: в 36 и 6 номинальных сил.

Строителем машин был горный инженер Соболевский. На этих пароходах из Пожвы Всеволожский проехал до Казани с своим семейством и дворней. Привилегии ему получить не удалось, так как она была выдана 9 июня 1817 года Берду.

Весною 1818 года пароходы Всеволожского зашло на Каме прибылою водой, так что сверх палубы было на них воды 8 четвертей. Это произошло оттого, что они во время зимовки днищами примерзали к дну реки.

Попорченные машины были разобраны и доставлены на барке в Пожву, а корпуса проданы на месте зимовки (против села Тихих Гор, 140 в. ниже Сарапула ²⁾).

Какого устройства были эти первые пароходы, какие у них были машины—неизвестно.

В 1820 г. в Пожве закладывают новый пароход по примеру виденного строителями у Берда в С.-Петербурге, длиною по поверхности в 39 арш., шириною по палубе 10 аршин, вышиною в стенах 16 чет.

Пароход в мае 1821 года уже пробуетея в плавании, причем он идет против течения Камы от 1½ до 2 верст в час.

Причиной медленности хода оказалась, как гласит донесение заводской администрации владельцу: «во-первых быстрота в Каме весенней прибылой воды, во вторых, розмаху противу водяного действия четвертою частью менее и потому обращение их весьма медленно, в

¹⁾ Первый пароход по Эльбе пошел в 1816 г., первое пароходство на

третьих добавительная труба в котле узка и в четвертых, дымовая труба низка и от того дрова в котле горят не так ярко и пары накапливаются не скоро».

Затем строители сообщают как они переконструировали свое дешише и какие получались результаты: «репы или шестерни на привальные валы наложены другие, через что обращение розмахов удвоилось, дымовая труба повышена на 5 аршин, а с прежними будет составлять 14 аршин, а равно и в других частях замеченные недостатки исправлены. По испытанию пароход шел против течения воды 3 версты в час, по течению то же расстояние пробежал в 12 минут».

На плавание этого парохода по Каме и Волге было испрошено у Берда разрешение (1821 г.). Первоначальное назначение парохода было буксировать баржи с железом, но затем его определили для разъезда пассажиров.

В 1821 году Всеволожский предписал пожевскому правлению прислать пароход в Ярославль. Из дел правления видно, что в этом году пароход действительно доходил до Рыбинска.

После недолгой работы пароход был почему-то вытасчен в Пожева на берег, где сгнил и был разломан. Имел ли пароход название и какое — неизвестно.

Таким образом, можно установить, что первые пароходы по Волге пошли в 1820—1821 г. г. Правда, о плавании парохода Берда, построенного в Мологе, нет никаких данных, кроме его донесения, но, очевидно, что пароход, построенный на Волге, плавал по ней.

Есть сведения,¹⁾ что коллежский асессор Глебов и титулярный советник Ефремов построили еще два парохода, которые, по условию, заключенному с Бердом, начали водить суда против течения в том же 1821 году.

В мае 1823 года учредилась первая пароходная компания²⁾ для плавания по рекам Волге и Каме и по Каспийскому морю. Основателями этой компании были следующие лица: камергер Нарышкин, граф Воронцов, граф Комаровский, граф Нессельроде, действ. статс. советн. Уваров и тит. совет. Евреинов. Эта компания учредилась на 15 лет, но на самом деле существование ее было очень кратковременно и, кажется, вскоре после ее учреждения один Евреинов оставался владельцем и распорядителем нескольких пароходов.³⁾

В 1826 году генерал Шепелев построил пароход для своих разъездов по Оке. В 1834 году появляется на Волге пароход англичанина Матвея Мураго. В том же году вступает в плавание по Каспийскому морю казенный 40-сильный пароход «Астрабад», прозванный народом «черешакою» за медленность хода. Существовал он еще и в 1851 году.

Правительство признало возможным пользоваться этим пароходом для буксирования частных судов в устьях Волги, на что была утверждена такса.

¹⁾ Нижегородский сборник, т. III 1870 г.

²⁾ В каком составе были они с Бердом — неизвестно.

В том же 1834 году помещик Сожов построил в Н.-Новгороде пароход «Викса».

В 1842 году на Волге появляется 15-силый пароход «Сокол».

В 1843 году, за окончанием привадегии Берда, учреждается (английскими купцами) старейшее на Волге и существовавшее до последнего времени «пароходное общество» по Волге. Основной капитал общества был в 225 тыс. рублей серебром. Первый пароход о-ва «Волга» был построен в Англии, доставлен в Россию в разобранной виде и собран на Волге под руководством английских техников в 1847 году. Пароход этот был железный, колесный, с машиною высокого давления в 250 сил. При нем было два постоянных подчалка, поднимавшие груза до 80 тысяч пудов каждый. По мере надобности число подчалков увеличивалось. Пароход с нагруженными подчалками делал от 4 до 5 верст в час и от Самары до Рыбница шел обыкновенно от 20 до 24 дней.

Без груза же ходил 20 верст в час. ¹⁾

За свои качества «Волга» удостоилась похвального отзыва в приказе тогдашнего главноуправляющего путями сообщения графа Клейнмихеля, что по тогдашним временам являлось событием чрезвычайным.

В 1849 году «Ово по Воице» выпустило еще два новых парохода: «Геркулес» и «Самсон».

С этих пор развитие пароходства на Волге идет успешно и в 1858 году здесь насчитывается уже около 70 пароходов. ²⁾

Пароходные О-ва учреждаются следующие:

- | | |
|---|------------|
| 1. Общество по Волге в | 1843 году. |
| 2. Кавказ и Меркурий (тогда «Меркурий») в | 1849 » |
| 3. Самолет в | 1853 » |
| 4. Камско-Волжское в | 1854 » |
| 5. Дружина в | 1858 » |
| 6. Нептун в | 1858 » |
| 7. Вулкан в | 1858 » |

В 1846 году появился на Волге первый каботажный пароход «Ярославль», в 50 сил. В 1848 году их было уже 6, с деревянными корпусами и машинами низкого давления в 35—100 сил.

Каботажные пароходы, так сказать, выросли из коноводных машин. Они отличались от последних тем, что ворот, наматывавший якорный канат, приводился в движение паровой машиной и якорь зацеплялся не на гребной лодке, а на маленьком колесном пароходе, называвшемся «забейкой».

«Точно маленькая собаченка, она, то забегает вперед, то опять подается назад, сует у самых бортов большого парохода, почти скрываясь под массой якоря и каната, сложенных на нем. Каботаж с буксируемыми им белянами представляется на Волге именно каким то колоссальным чудовищем, хрюпящим на всем просторе этой реки и медленно

1) Скорость шла попутно в стоячей воде.

передвигающимся по ней, делая около 30 верст в сутки, но зараз перевозы груз до 500 тысяч пудов». Так описывает кабестан В. И. Немирович-Данченко (в 1877 году).

С 1848 года на средней Волге начали производить работы по обстановке фарватера соответствующими сигналами. До этого же времени водмана и капитаны должны были руководствоваться в плавании лишь собственным знанием фарватера, да русским «авось», которое не всегда, конечно, вывозило.

В 1868 году на Волге между Твердью и Рыбинском «компанией Волжско-Тверского пароходства по цепи» была проложена по двум грандвозная силовная цепь в 367 верст длиной. Этим было положено начало туэрному (или цепному) пароходству. Компания вскоре завела 10 деревянных цепных пароходов (туэров), с машинами около 40 сил и спускающихся в воде до 14 вершков. В последующем аналогичная цепь была проложена от Рыбинска и по двум реки Шексны.

Туэр, по идее, напоминает кабестан, но может передвигаться по постоянной, свободно лежащей на дне реки цепи, без перерывов в движении. Он наворачивает цепь на особые чугунные барабаны, помещающиеся на середине его палубы, таким образом, что по блоку на носу цепь постукает на пароход, затем делает несколько оборотов на барабанах (вороте) и наконец спускается по блокам же с кормы на дно реки. Следовательно туэр с огромной силой ¹⁾ перебирается по цепи вверх по течению и тащит за собой большой караван судов, но, правда, со скоростью верст 3-х в час.

Туэрные пароходы плеса—Тверь—Рыбинск прекратили свое существование в 1899 году. Вытащенная со дна цепь, весом свыше двухсот тысяч пудов была продана на слом.

На небольшом участке, верхней Шексны до последнего времени ходили четыре туэра, но и они не сегодня-завтра прекратят свое существование, если уже не прекратили его.

И кабестан и туэр вытеснены силачем «буксиром». Он теперь один перевозит те колоссальные количества грузов, которые передвигаются по Волге.

Подводя итоги развитию пароходства на Волге мы имеем следующие данные:

Первый пароход на Волге появился 29 апреля 1820 года, на Каме в 1817 году.

В 1855 году было пароходов на Волге и ее	
притоках	108
» 1869 году	337
» 1884	629
» 1890	1.015

Для последнего времени, к сожалению, более или менее точных сведений не имеется.

Первые пароходы на Волге были колесные, буксирные.

Пассажиры принимались на них лишь при okazji. Удобств для пассажиров не было никаких. Буфеты тоже, конечно, отсутствовали. Чаще пассажиров набирал буксирный пароход, шедший порожнем, но нередко пассажиры ехали и на пароходах, ведущих баржи, и на самых баржах, ввиду невозможного состояния тогдашних грунтовых дорог, предполагая ехать хоть медленно, да покойно. Большинство пассажиров помещалось на палубе, обычно ничем не покрытой. Оттапливались пароходы трубами: сыпала из труб масса искр, от которых пассажиры не были ничем защищены. Поэтому купцы, часто ездившие по Волге, имели специальные «пароходные» прожженные армяки, которыми закрывали от искр свою одежду.

Расписания у таких пароходов не было, да и впоследствии, когда установилось настоящее пассажирское пароходство, пароходы мало придерживались расписаний.

Вскоре выработался более или менее определенный тип товарно-пассажирского парохода с крытой просмоленной парусною или железом палубой, где помещался груз и пассажиры 3-го класса. Трюм в центральной части (как бывает обычно и теперь) был занят машинным и котельным отделениями: в передней, носовой части трюма находились каюты I-го класса, а в задней, кормовой II-го класса. Делались также небольшие каюты на палубе по бокам кожухов¹⁾. В этих «кожуховых» каютах помещались капитан и другие высшие лица пароходной команды. Затем стали строить на палубе в носовой части большую каюту-рубку I-го класса, из которой вела лестница вниз. Рубка служила для обеда, отдыха и т. п., спать же разрешалось лишь в нижних каютах, где устраивались диваны вдоль бортов, обычно в два яруса. Кают в каждом классе устраивалось по две: для мужчин и женщин.

Такого, лишь несколько усовершенствованного типа пароходы можно встретить и поныне на верхней Волге, Шексне, Угже. Но на них теперь во всяком случае, больше удобств, чем в старину.

Первые пароходы или, по крайней мере, большинство из них были заграничной постройки. Капитаны, их помощники, машинисты были чаще всего иностранцы. Нередко даже среди команды попадались иностранцы, правда, обычно, очень быстро выдвигавшиеся из матросской массы до более крупных должностей. Все это дало когда то повод Добролюбову привычески заметить:

«Немец у нас капитан,
Но русские все кочегары» . . .

А современная публика жаловалась, что «немцы-капитаны по русски правильно только ругаться умеют».

В одном из старых путеводителей по Волге²⁾ мы находим такую характеристику презких пароходных порядков.

¹⁾ Кожухами называются те железные полукруглые футляры, которые при

«Первые пассажирские пароходы были диковинкой для публики (на верхнем плесе Волги); капитаны изображали из себя очень важных особ и с пассажирами не церемонились. О росписании 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».

Но спасительная конкуренция быстро изменяла к лучшему, как сами пароходы, так и порядки на них.

1872 год был весьма значительным в истории развития волжского пароходства.

Сормовский завод¹⁾ закончил в этом году постройку огромного парохода американского типа, под названием «Переворот». Конструкция парохода была заимствована у пароходов, рейсирующих по Миссиссиппи и Миссури, и, действительно, послужила исходным пунктом к перевороту в волжском пароходостроении.

Инициатором этого нововведения был энергичный и предприимчивый человек А. А. Зевеке, служивший управляющим Камско-Волжского пароходного общества.

Затем, благодаря Зевеке, Камско-Волжское О-во построило вскоре еще 4 парохода такого же типа: «Бернардаки», «Миссиссиппи», «Миссури» и «Ниагара». Все эти пароходы вскоре, за ликвидацией дел Камско-Волжского О-ва, перешли в руки Зевеке, сначала в аренду, а потом в собственность.

Таким образом с «Переворота» (потом переименованного в «Колорадо») и началась постройка плавучих громад, блестящих, обычно чистотой и комфортом, а иногда и роскошью. Нормальная величина пароходов выросла сразу до 40 сажен в длину и 6—7 в ширину, с мощностью машин в 400—500 номинальных сил.

Главным нововведением в пароходах Зевеке было то, что они строились в два (или, если считать трюм, в три) этажа. Каюты, устроенные вверху, были просторны, хорошо отделаны, удобны, а главное с массой света, по сравнению с прежними каютами, помещавшимися в трюме и освещавшимися весьма скудно посредством маленьких круглых налюминаторов, через которые обычно ничего не было видно.

Кругом всех кают шел просторный крытый балкон. Хорошо обставленные столовые и гостиницы завершали удобства этих пароходов. Для 3 класса были устроены (также вверху) светлые, удобные отапливаемые каюты.

Таких пароходов было построено около 15-ти. Из них существовали до последнего времени: «Миссури», «Ниагара» и «Оршико» (впоследствии о-ва «Надежда», а потом о-ва «Русь»).

Гребные колеса на некоторых пароходах Зевеке устанавливались не вбок, а сзади, считалось с выгодой устранить таким образом вредное трение воды, посылаемой колесами о борта.

Насколько велик был успех этих новых американских пароходов,

¹⁾ Под Нижним, верстах в 8-ми вверх по Волге.

можно судить по тому, что простонародье сбегалось на Волгу из близлежащих деревень, чтобы посмотреть на невиданные диковины. Особенно производили они эффект ночью, горящие электрическим светом через большие окна кают.

Но были у американских пароходов Зевеке и недостатки: они имели тихий ход (около 13 верст в стоячей воде), благодаря очень широким и плоскостонным корпусам и злоупотребляли грузами в ущерб пассажирам.

Представьте себе, сколько времени грузили эти гиганты дрова, отапливаясь в первое время исключительно ими; сколько времени вообще тратилось на погрузку и выгрузку всяких товаров; иногда, на нижней Волге они перевозили целые гурты скота; все это представляло мало удобств для пассажиров.

И волгарь оценил это и выработал новый тип парохода: американский, но на волжский образец.

Вышло это просто и естественно, конструкция напросилась сама собой.

В силу конкуренции старые одноэтажные пароходы стали переделывать на двух-этажные, надстраивая на крытой первой палубе каюты. Пароходы были небольшие, поэтому поместить все три класса наверху было тесно и стали там делать каюты лишь для 1 и 2, а для 3-го внизу в носовой части, где раньше была рубка 1-го класса. Трюм, занятый раньше каютами, освободился для груза, и освободил в свою очередь нижнюю палубу, что дало возможность установить новый пассажирский класс—4-й, для артелей рабочих, во всем помещении нижнего этажа парохода, за исключением, конечно, каюты 3-го класса.

Таким образом и выработался волжско-американский тип парохода: в таком направлении стали конструировать и вновь строящиеся пароходы, размеры которых быстро пошли в гору.

Общество Зевеке тоже сделало шаг в направлении нового типа, построив более узкими и быстроходными пароходы: «Хр. Колумб», «Чайковский» и другие; и по общему виду они далеко отступали от «Переворота».

Следовательно, волгарь замечал у американца «Переворота» его второй этаж, величину, большую грузоподъемность при малой осадке, что достигалось более широким корпусом и плоским дном, но пошел во всем путем компромисса и не забыл по возможности необходимой скорости хода, поставив примерно за ее минимум 15 верст и доведя ее в некоторых случаях до 25.

Дальше (с 90-х годов) изменение волжского парохода шло преимущественно в его внутреннем устройстве: распределении и характере кают для пассажиров первых двух классов. К этому, конечно, вели, кроме конкуренции, и растущие, вместе с общей культурностью, требования публики. Прежде всюду были большие общие каюты, затем стали устраивать, кроме того, 2—3 маленьких 2-х или 3-х местных каюты, а в последнее время на новых пароходах общих кают не делали совсем, заменив их многочисленными одно-и-двухместными. На хорошо об-

ставленных (низовых) пароходах завели и такую роскошь, как дорогие передвижные кровати с сетками и кожаными матрасами, вместо прежних прикрепленных к стене грязных диванчиков; в 3-м классе построили ряд отдельных двухместных кают, а в 4-м, по крайней мере, отдельные койки, приспособленные для сна.

Весьма значительное вздорожание нефтяных остатков (мазута) к концу прошлого века заставило сильно призадуматься волгарей пароходчиков.

Было ясно, что отделываться повышенным фрахтом и провозной платой с пассажиров нельзя.

И вот в половине девятисотых годов (1904—1905) нефтяной король Нобель построил две железных баржи для перевозки нефти, снабженные тепловыми двигателями (внутреннего сгорания). Это был первый шаг по постройке так называемых «теплоходов», которым суждено, по всей вероятности, сыграть большую роль в будущем, так как они дают огромную экономию в топливе.

Из многих существующих систем тепловых двигателей у нас на Волге оказались наиболее удобным нефтяной двигатель системы немецкого инженера Дизеля. Он и стал предметом особых дум и забот волжского пароходчика.

Но безусловно, что творцом теплохода явился Коломенский завод. Здесь были сконструированы и построены лучшие и самые большие теплоходы. ¹⁾ Много пришлось поработать над тем, как приспособить двигатель Дизеля к колесному пароходу, так как конструкция двигателя позволяла приспособить его лишь к винтовому судну, а винт на Волге, с ее перекатами, почти не применим, потому что он должен сидеть глубоко в воде, гораздо глубже поверхности дна парохода. На каждой мели, о которые Волжские пароходы так часто шаркаются дном без всякого для них вреда, винт конечно ломался бы.

Но конструкторы с этой задачей справились удовлетворительно и на Волге появились колесные буксирные теплоходы Нобеля и Коломенского завода. Правда они довольно часто «швалили» и ломались, что объяснялось несравненно большей нежностью их машин по сравнению с паровыми и сложностью в управлении ими. Но все неудобства окупались огромной экономией в топливе. Волгарь — пароходчик был этим доволен, волгарь — простолоудин скептически отнесся к теплоходу, провизически окрестив его, за отсутствие дымовой трубы, «комольим пароходом».

Не заставляла себя ждать попытка постройки и пассажирского теплохода: в 1910 году Коломенским заводом был построен для волжско-камайского пароходства Н. Любимова огромный пассажирский теплоход «Урал». Но тут то и наступила пора разочарований в этих новинках.

«Урал» стал часто ломаться и выходить из линии, чем причинял

¹⁾ Первые Нобелевские теплоходы были построены для Волги в Цетербурге.

владельцам большие убытки. Он плохо маневрировал при подходе к пристаням, машина капризничала в самые рискованные моменты.

Это объяснялось сложностью передачи движения машины на гребной вал колес и, очевидно, в меньшей мере, неопытностью машинистов в управлении «строгой машиной». ¹⁾

Неудачи с «Уралом» заставили много поработать над изменением конструкции пассажирских теплоходов. И эта задача была разрешена инженерами Коломенского завода более чем удовлетворительно. Они сконструировали винтовой теплоход, удачно обойдя глубокую посадку винта следующим приспособлением: в корме теплохода делается снизу выемка, где и помещается винт. Когда судно стоит, эта выемка на половину пуста и помещающийся в ней винт почти на половину же высовывается своими лопастями из воды, но стоит теплоходу пойти вперед, как он естественно зачерпывает всю выемку водой и винт оказывается весь в воде и поэтому с полной силой толкает судно вперед.

На сколько остроумно это приспособление — очевидно, но все ли неурядицы с «дизелями» устраняются этой возможностью строить винтовые теплоходы вместо колесных, покажет будущее.

Во всяком случае общество «Кавказ и Меркурий» построило перед войной на Коломенском заводе целый ряд теплоходов такого типа, огромных и комфортабельно отделанных. На них не жаждутся, ходят они быстрее колесных пароходов, идут плавно, не трясут. Их размеры примерно, 42 саж. длиной и 4¹/₂ сажени шириной. По внешнему виду они почти ничем не отличаются от обычного типа парохода и имеют не нужную для них дымовую трубу. Только отсутствие колес, да частое «дыхание», зависящее от выходящих продуктов горения нефтяных газов («дизеле»), заставляют догадаться о характере судна.

Правда, на Волге встречаются и безколесные пароходы: небольшие буксирные и пассажирские (местного сообщения) винтовые и довольно большие пассажирские турбинные. Последние появились в 90-х годах как попытка заменить колеса турбиной, работающей сзади, но они оказались неудобными и не привились (например, «Коструктор Тюрин» и «Братья Дерюгины»).

Завоует ли теплоход в будущем Волгу или он уступит усовершенствованному пароходу — покажет время. Главное преимущество первого пока то, что он (типа «Бородино» о-ва Кавказ и Меркурий) экономичен на топливе в течении одной навигации, против одинакового с ним по размерам парохода, около 25—30 тысяч рублей (до войны).

Заканчивая этим свою краткую историческую заметку о волжском пароходстве, я бы хотел прежде всего, чтобы она напомнила компетентным лицам о необходимости более основательных исследований по истории волжского пароходства в частности и русского речного вообще.

¹⁾ В 1916 г. «Урал» погиб около Перми от взрыва, происшедшего от известной причины в машинном отделении.