

Вл. Михдовский.

ВИЧУГСКАЯ 
 **ФАБРИЧНАЯ СТАРИНА.**

(Бытовые очерки и заметки).

Отдельный оттиск из XIII вып.
Трудов. Костр. Науч. Об-ва.

Кострома
Типография Костромского Научного Об-ва.
1919 г.

Вл. Михдовский.

Вичугская фабричная старика.

(Бытовые очерки и заметки).

I.

Краткий вступительный обзор.

Среди других местностей Костромской губернии Вичугскому краю наиболее посчастливилось в смысле прочного развития в нем фабричной промышленности. Давно, более ста лет назад, положено основание этой промышленности. Начавшись, приблизительно, на рубеже восемнадцатого и девятнадцатого веков, таковая мало по малу достигла здесь чрезвычайно значительных размеров. К началу нынешней войны кинешемско-вичугские предприятия насчитывали у себя свыше 30 тысяч рабочих и имели торговых оборотов на сумму до 50 миллионов рублей в год.

Зарождение и постепенное развитие местной промышленности представляет несомненно глубокий интерес, но мы здесь остановимся, преимущественно, на бытовой стороне жизни Вичугского края, касаясь экономической части ее только в необходимых для нас самых общих чертах.

Известно, что первый значительный толчек для развития вичугской промышленности дал 1812 год, когда после военного разгрома Москвы и ее торгово-промышленных заведений, явилась острая нужда в новых фабрично-заводских предприятиях. Вичужане, в лице своих наиболее энергичных представителей (Коновалов и друг.), успешно использовали это обстоятельство, в результате чего здешний край быстро наполнился небольшими красильными заведениями, откуда начали в значительных размерах выпускаться на торговый рынок различные льняные и бумажные ткани. Вичугская промышленность того времени, преимущественно, занималась крашением в разные цвета этих тканей, а также „набивкой“ (печатаньем)

рисунков, примитивными ручными способами. Материал же, предназначенный для крашения и печатанья („суровье“), доставлялся сюда, главным образом, со стороны: из Ивана и Шуи Владимирской губернии, из Подмосковского и других „ткаческих“ районов и лишь в небольшой части был местного (крестьянского) производства.

Если, мало-по-малу, вичужане начали заниматься и ткачеством, то еще долгое время эта промышленность носила здесь характер по преимуществу „раздаточный“, Вичугские предприниматели только раздавали готовую, купленную также на стороне пряжу для тканья таковой по домам-на деревенских станах. (Также на домах производилась и предварительная подготовка пряжи для ткачества). В своих же заводских помещениях ткацкое дело не было организуемо почти на всем протяжении первой половины прошлаго века.

Вообще, в этот период времени вичужане являлись не столько владельцами орудий производства и заводчиками или фабрикантами, сколько-посредниками, комиссионерами, торговцами, и поэтому-то до нынешних дней сохранилось за ними преимущественное наименование „купцы“, каковым означением, как наиболее распространенным и верным, мы и будем пользоваться в своих очерках.

Однако, с течением времени на-ряду с раздаточной формой ткачества у вичужан стали появляться и собственные ткацкие заведения-фабрички, разросставшиеся в некоторых случаях до весьма значительных размеров.

Побуждением для устройства таких фабричек являлся, несомненно, „хозяйственный расчет“, стремящийся к лучшему сбережению обрабатываемых материалов (пряжа сильно „утеривалась“ при раздаче ее по домам), к сбережению топлива и освещения (купцы порой снабжали этим и домашних ткачей), а также для лучшего утилизирования рабочей силы разного бездомовного элемента.

Вообще, бездомовный люд (всякие бобыли, оставшиеся солдаты и все почему-либо отбившиеся от крестьянства), как мы увидим далее, составляли здесь первый постоянный контингент фабрично-заводских рабочих.

Особенно же сильным двигателем для развития ткацких фабричных заведений являлось, конечно, введение па-

роых машин и вообще то итд. иное усовершенствованное оборудование этих заведений, что, в свою очередь, предполагало наличие уже значительных денежных сбережений, полученных от предшествующих более примитивных форм производства.

Еще значительно позднее ткацких появились более дорогие и сложные прядильные фабрики. До этого времени пряжа в готовом виде шла сюда преимущественно из-за границы. И только в последние десятилетия девятнадцатого века здесь, наконец, были сгруппированы все стадии хлопчатобумажного производства—от первоначальной обработки хлопка до окончательной отделки вырабатываемых из него тканей. Лишь ситцепечатание, из-за недостатка воды, необходимого для этого рода промышленности, не привилось в Вичугском крае, но закрепилась прочно в соседнем Шуйско-ивановском фабричном районе.

II.

Социальное положение вичужан.

Все первые вичугские предприниматели-промышленники были людьми крестьянского сословия и при этом, крестьянами крепостными, „господскими“, т. е. всецело принадлежавшими своим помещикам.

И приходится удивляться, что даже в таких условиях старого крепостного режима вичугская промышленность смогла организовать и столь сильно окрепнуть. И не только смогла противостоять всякому „барскому“ режиму, но даже занять, благодаря своей энергии и материальной мощи, доминирующее над ним положение.

И теперь тут, где от прежних помещичьих хозяйств не осталось почти и следа, русское крестьянское „заделье“ пустило такие корни и так широко разрослось. Даже фамилии старых господ, бывших когда-то почти неограниченными владельцами всего „живота и имущества“ своих вотчинников, стерлись из памяти людей. И очень мало кому теперь известно, что фабриканты Коноваловы были когда-то крепостными крестьянами помещиков Хрущевых, Миндовские принадлежали господам Глушковым, что вся земля, где сейчас выстроено фабричное село Но-

ты, также не приемлющие великороссийской церкви. Но ко второй половине прошлого века большинство местного купечества официально легализировалось в области вероисповедания, т. е. „приписалось к церкви“, устроивши, однако, для этого свои специальные храмы, единоверческие, имеющие старобрядческий характер служения. В домашнем же своем обиходе они еще долгое время продолжали оставаться приверженцами антицерковного направления, долгое время имели свои собственные „моленные“ и совершали тут свое „безпоповское“ богослужение.

Обычно такими моленными помещениями и всем вообще религиозным укладом купеческого дома заведывали „уставщицы“,—особые женщины, начитанные в священном писании и как бы посвятившие свою жизнь духовным делам. Они вводили строгий режим в отношении соблюдения праздников, постов и т. под. В особенном подчинении их авторитету была, конечно, женская половина дома. Мужчины, занятые своими торговыми делами, часто находящиеся в раз'ездах, в соприкосновении с иным миром, являлись, несомненно, значительно менее надежным в этом отношении элементом.

Моленная в купеческом доме занимала особую комнату, почти сплошь по стенам уставленную большими темными иконами старого письма, медными крестами и складнями. Тут же помещался аналой для чтения, большие подсвечники, кадила, стеганные ватные „подручники“, которые употреблялись при земных поклонах, как подкладка для рук и головы молящихся, и разные старопечатные книги духовного содержания, в тяжелых кожаных переплетах, почерневших от времени и от долгого усердного употребления.

Заделавшись церковниками, вичужане, как мы уже говорили, продолжали тяготеть к прежнему своему староверческому укладу, и в церковном богослужении, в воздвигнутых ими единоверческих церквях, они старательно блюли такие же строгие порядки: проводили старинную дисциплину, длинные, истово-совершаемые богослужения, монотонные протяжные напевы и т. д.

Вместе с этим купечество любило и помпезность в своих храмах: снабжало их дорогой утварью, образами,

облачением, массивными паникадилами, огромными колоколами. Фактически крупное купечество верховодило всеми делами церкви: духовенство занимало почти подчиненное местной буржуазии положение, вся же масса простых прихожан не играла тут никакой роли.

Самый переход на легализированное вероисповедание происходил, позвидимому, из-за соображений делового, чисто-материального характера: это требовалось административными кругами, это упрочивало торговое значение фирм, так как давало возможность войти в привелигированное положение потомственного почетного гражданства, давало преимущества в получении различных льгот, наград и т. п.

Вот один из любопытных эпизодов того времени, связанных с делами церкви.

По грунтовой дороге от Вичуги в г. Шую в старинном селе Парском (Юрьевецкого уезда) имеется необычно дорогое для сельской церкви жертвованное украшение—серебряные царские врата в храме.

Население Парского прихода давно уже забыло происхождение этого щедрого дара, сделанного в старые годы одним из вичужских купцов, а именно Гл. Ив. М им.

В г. Шуе в то время славилась Введенская (в ноябре месяце) ярмарка. Съезд покупателей и торговцев был большой. Приезжали по зимнему первопутку и вичужане.

Железные дороги в те годы еще не существовали, и купцы сами ездили сюда и товар привозили—все на лошадях.

Раз как-то вечером гольчишный купец Гл. Ив. М-ский, возвращаясь из Шуи с Введенской ярмарки сильно под хмельком, остановился у парской церковной ограды и позволил себе неудобную для такового места непристойность, а затем обругал и оскорбил действием подошедшего священника, который вздумал сделать ему замечание. У церковной ограды затеялся скандал...

Священник передал дело в суд; начался следствие и напроказившему купцу грозило наказание. А в то именно время Мин-ские хлопотали о потомственном почетном гражданстве и уже немало десятков тысяч потратили на благотворительные дела. Новая большая церковь воздвигалась ими и у себя на родине. Парская история могла напрстить репутации именитого купца.

Делать нечего, — пришлось Гл. И-чу поехать по судебным канцеляриям да и обиженному поклоняться. И вот, чтобы покончить дело миром, священник выговорил с Гл. Ив. в свой Парский храм серебряные царские врата. После этого, „историю“ затушили, а начатое официально „дело“ вызволили (за большую мзду, конечно) из судейского стола обратно. Кинешемская канцелярия, будто бы, отписала потом в высшую инстанцию, что „дело“ как-то сгорело... Сей любопытный документ семидесятилетней давности и по сей час хранится в одном из домов М-ких.

IV.

Экономическое положение.

Выкупаясь от помещиков „на волю“, вичужане старались вместе с этим приобретать для себя и земли. Расширение купеческих владений в особенности достигло значительных размеров после крестьянской реформы 1861 г. Со временем не только все помещичьи земли, но и часть крестьянских наделов, окружающих вичугские фабрики, перешли в руки купцов. Если закон не разрешал прямо купить крестьянскую землю, то купцы делали обход и приобретали желаемые места с помощью обмена данного участка на какой-нибудь другой, более отдаленный и худший и т. под.

И так, мало-по-малу, вичугские промышленники-бывшие крепостные люди-сами сделались обладателями обширных земельных владений. В последнее время, в Кинешемском и соседних с ним уездах вичугским купцам и фирмам, основанным ими, принадлежало до 50-ти тысяч десятин лесов и других земельных угодий.

Но в своем экономическом завоевании края, купцы встречали и препятствия, совсем неожиданного характера. Так, например, один из крестьян д. Бонячек как-то не пожелал уступить свою землю фабриканту Коновалову, в то время как соседи его все были на это согласны. Богач-фабрикант землю крестьян приобрел, разбил на ней сад, обнес все высоким крепким забором, а участок упрямого мужичка так и остался некупленным. И долгое время среди садовых аллей купца Коновалова красовалась

одинокая крестьянская полоска, засеянная овсом или рожью, или покрытая кучами навоза, а в высоком заборе фабриканта имелись особые воротца для проезда владельцу на эту его землю.

Однако, препятствия подобного рода бывали лишь редкими исключениями. Обычно же, купцы не встречали почти никаких преград для экономического порабощения края.

Трудно сказать, что именно более всего способствовало экономическому благополучию большинства вичугской буржуазии.

Обычно так всюду бывает, что около каждой состоятельной купеческой фамилии, в особенности, если она разбогатела быстро, ходит много всяких историй, разъясняющих происхождение этих богатств, причем, здесь часто фигурируют фальшивые деньги, задушенные и обокраденные проезжие, обманутые опекунами малолетние наследники и т. под. темное происхождение денег.

К чести вичужан надо сказать, что в отношении их почти нет таких историй. С внешней стороны здесь все обстояло более или менее благополучно: богатства наживались легальными, с точки зрения закона, средствами. Выходило так, что умели люди наживать деньги и наживали... И большие состояния выросли одно рядом с другим. Внутреннюю же подоплеку этих „легальных средств“ едва ли кто старался тут вскрывать.

В историческом обзоре, изданном фабрикой „Т-ва И. Коновалова с С-м“ в 1913 году, имеются интересные сведения о том, как постепенно росло и развивалось торгово-промышленное предприятие Петра Кузьмича Коновалова и его наследников. Более или менее такой же характер имеет история и других здешних фирм. Но, конечно, не одно только верное накопление капиталов стояло по пути вичужан-промышленников. Путь этот тоже богат всякими чреватостями.

Капиталы выросли и лопались. Богатые семьи беднели или вымирали и заменялись другими. И только старики, может быть, помнят, что теперешним фабрикантам с. Старой Вичуги, предшествовали купцы Кротовы, что самым первым и значительным домом в Новой Гольчихе

был дом купцов Клементьевых, что в д. Старой Гольчихе когда-то гремели три отдельных дома фабрикантов братьев Миндовских и из них не уцелел ни один, а сохранился и окреп дом четвертого брата, который оттуда выехал в д. Путковскую, что, с другой стороны, 50 лет назад никто не знал тут фамилии Кок-вых, которые были выписаны сюда Миндовскими и Разореновыми лишь, как приличные женихи к своим дочкам (вина не пьют, табаку не курят, а главное-большим крестом молятся), что один из основателей и совладельцев богатейшей „Волжской Мануфактуры“ начал свою карьеру в качестве главного пастуха гусей, что хозяин одного из крупных литейных заводов был в начале обладателем только обыкновенной крестьянской кузницы и т. д. и т. д.

Несомненно, что вичужанам в процессе их экономического развития приходилось не останавливаться на какой-нибудь одной торговой или промышленной специальности. Они должны были постоянно разнообразить свои коммерческие задания, Должны были перекидываться от роли красильщиков к роли организаторов домашнего ткачества, а затем к роли самостоятельных владельцев ткацких заведений или прядильщиков. Должны были постоянно разнообразить ассортимент своих изделий, разнообразить рынки сбыта и даже самые приемы торговли. Нередко они являлись одновременно и торговцами, и комиссионерами, и производителями совершенно различных между собою изделий. И понятно, что в этой, вечно-подвижной области деятельности выдерживали искус и оказывались на верхах экономического благополучия лишь наиболее энергичные и удачливые личности.

V.

Ярмарочная торговля.

Торговая деятельность вичужан раскидывалась широко. Не было, кажется, ни одной сколько-нибудь значительной ярмарки (особенно на востоке России), куда бы не проникали они с своими товарами: с миткалем, канифасом, со скатертями и салфетками, тонкими десертными и „гирными“, толстой грубой „дабой“, с тонкой редкой

облачением, массивными паникадилами, огромными колоколами. Фактически крупное купечество верховодило всеми делами церкви: духовенство занимало почти подчиненное местной буржуазии положение, вся же масса простых прихожан не играла тут никакой роли.

Самый переход на легализированное вероисповедание происходил, повидимому, из-за соображений делового, чисто-материального характера: это требовалось административными кругами, это упрочивало торговое значение фирм, так как давало возможность войти в привилегированное положение потомственного почетного гражданства, давало преимущества в получении различных льгот, наград и т. п.

Вот один из любопытных эпизодов того времени, связанных с делами церкви.

По грунтовой дороге от Вичуги в г. Шую в старинном селе Парском (Юрьевецкого уезда) имеется необычно дорогое для сельской церкви жертвованное украшение-серебряные царские врата в храме.

Население Парского прихода давно уже забыло происхождение этого щедрого дара, сделанного в старые годы одним из вичужских купцов, а именно Гл. Ив. М им.

В г. Шуе в то время славилась Введенская (в ноябре месяце) ярмарка. Съезд покупателей и торговцев был большой. Приезжали по зимнему первопутку и вичужане.

Железные дороги в те годы еще не существовали, и купцы сами ездили сюда и товар привозили-все на лошадях.

Раз как-то вечером гольчишный купец Гл. Ив. М-ский, возвращаясь из Шуи с Введенской ярмарки сильно под хмельком, остановился у парской церковной ограды и позволил себе неудобную для такового места непристойность, а затем обругал и оскорбил действием подошедшего священника, который вздумал сделать ему замечание. У церковной ограды затеялся скандал...

Священник передал дело в суд; начался следствие и напроказившему купцу грозило наказание. А в то именно время Мин-ские хлопотали о потомственном почетном гражданстве и уже немало десятков тысяч потратили на благотворительные дела. Новая большая церковь воздвигалась ими и у себя на родине. Парская история могла напортить репутации именитого купца.

был дом купцов Клементьевых, что в д. Старой Гольчихе когда-то гремели три отдельных дома фабрикантов братьев Миндовских и из них не уцелел ни один, а сохранился и окреп дом четвертого брата, который отсюда выехал в д. Путковскую, что, с другой стороны, 50 лет назад никто не знал тут фамилии Кок-вых, которые были выписаны сюда Миндовскими и Разореновыми лишь, как приличные женихи к своим дочкам (вина не пьют, табак не курят, а главное-большим крестом молятся), что один из основателей и совладельцев богатейшей „Волжской Мануфактуры“ начал свою карьеру в качестве главного... пастуха гусей, что хозяин одного из крупных литейных заводов был в начале обладателем только обыкновенной крестьянской кузницы и т. д. и т. д.

Несомненно, что вичужанам в процессе их экономического развития приходилось не останавливаться на какой-нибудь одной торговой или промышленной специальности. Они должны были постоянно разнообразить свои коммерческие задания. Должны были перекидываться от роли красильщиков к роли организаторов домашнего ткачества, а затем к роли самостоятельных владельцев ткацких заведений или прядильщиков. Должны были постоянно разнообразить ассортимент своих изделий, разнообразить рынки сбыта и даже самые приемы торговли. Нередко они являлись одновременно и торговцами, и комиссионерами, и производителями совершенно различных между собою изделий. И понятно, что в этой, вечно-подвижной области деятельности выдерживали искус и оказывались на верхах экономического благополучия лишь наиболее энергичные и удачливые личности.

V.

Ярмарочная торговля.

Торговая деятельность вичужан раскидывалась широко. Не было, кажется, ни одной сколько-нибудь значительной ярмарки (особенно на востоке России), куда бы не проникали они с своими товарами: с миткалем, канифасом, со скатертями и салфетками, тонкими десертными и „гирными“, толстой грубой „дабой“, с тонкой редкой

„китайкой“ и плотной добротной „бязью“, крашенными в разные цвета, преимущественно же—синие, с красной трескучей „бахтой“ и с последней ивановской новинкой—пестрыми „саксонскими ситцами“. Особенно посещаемыми ярмарками были: Макарьевская, (Нижегородская), Ирбитская, Мензелинская, Харьковская, Ханская (в киргизских степях) и др.

На Макарьевскую ярмарку вичужане ездили через Кинешму по Волге пароходом; на большинство других обычным старинным способом—гужевым путем. Ездили туда и обратно подолго, иногда—целыми месяцами. Порой, заканчивая торговлю на одной ярмарке, тотчас же переезжали на другую. Впрочем, в большинстве случаев этим делом занимались не сами владельцы торговых фирм, а их сыновья и старшие прикащики. Главные хозяева только давали им соответствующие доверенности—наказы, примерно такого содержания: „Любезный сын—доверяю тебе в будущем 1832 году продавать как в городе Москве, Кинешме и уезде оного, а также и в прочих городах, селениях и на ярмарках по известным тебе и выгодным для меня ценам, за наличные деньги и в сроки благонадежным людям под узаконенные на имя мое обязательства и доставлять оные ко мне“... Далее регламентировалось, как „по врученным от меня обязательствам деньги в сроки получать“, а с неблагонадежных должников „через присутственные места взыскания производить“... как покупать „различный законом дозволенный товар, где выгоднее усмотришь“.. и пр.

К сожалению, о жизни вичугского купечества в ярмарках в те старые годы у нас имеется мало сведений. Обычная деловая переписка того времени содержит лишь таковой, приблизительно, материал.

„Торгуем помаленьку, очень жаловаться нельзя... У кого денег нет, то берем и сало, и по сие время в сборе сала имеем около 2 тысяч пудов, а вперед что Господь устроит.... Китайки нынче останутся мало. Только кубоваго и вишневаго цвета плохо берут, а более спрашивают голубую и яхонтовую“... (Из письма с Оренбургской ярмарки 1833 года).

Вообще же приходится сказать, что торговая деятель-

ность того времени, связанная с огромными переездами, примитивными способами передвижения, с опасностями путешествий в пустынных восточных окраинах, была несомненно очень тяжелой и утомительно—монотонной.

Наибольшее, конечно, значение для вичужан имело главное всероссийское торжище—Нижегородская ярмарка. Здесь вичугские купцы имели как бы собственный свой уголок—**холщевый ряд**, близ ярмарочного главного дома. Приезжали сюда вичужане с наиболее полными запасами товаров, значительными штатами прикащиков и рабочих и даже, зачастую, с женами и чадами.

Но на картинах нижегород. ярмарочного житья—бытья, порою очень любопытного, мы не будем здесь останавливаться. Отметим только, что от размера успешности нижегородской торговли очень часто, зависело дальнейшее благосостояние купеческой фирмы. Поэтому, если купец возвращался с ярмарки веселый, нагруженный покупками для домашних, если ярмарка вспоминалась с удовольствием и рассказывалось о ней в ярких красках, то и всю его последующую торгово—промышленную деятельность данного года вливалась сильная оживляющая струя: фабрика работала более усиленным темпом, производились новые крупные закупки сырья, и вообще, все предприятие становилось на путь дальнейшего оживления. Наоборот, если торговля в ярмарке была неудачна, купец ехал домой пасмурный, и этот печальный исход ярмарочной торговли мог быть роковым и для всего его дальнейшего дела.

Поэтому, вичужане до самого почти последнего времени весьма много отдавали внимания нижегородской ярмарке. Ее любили и опасались. Ее ждали с волнением и надеждой. О ней много думали и говорили и в деловой жизни и в досужие часы праздничного отдыха.

VI.

Домашний быт.

Домашнее времяпровождение купцов—вичужан старых годов не отличалось особым разнообразием или оживлением.

— „Жили скучно“, так характеризуют то время помнящие его люди.

День начинался рано. Прежде всего пили чай и завтракали; после этого мужчины отправлялись по делам—в контору или на фабрику, а женщины как—нибудь старались убить время в занятиях по хозяйству.

В богатых домах содержалось необыкновенно большое количество женской прислуги: экономка, белая кухарка, черная кухарка (для рабочих), кормилица, одна или несколько нянек, горничная (иногда две или три), так называемая „походячая“ (т. е. исполняющая различную работу), коровница, птичница и т. под. Иногда штат женской прислуги достигал человек двенадцати и более. Все это обширное женское царство стряпало, стирало, убиралось по дому, нянчилось с детьми и ухаживало за взрослыми—вообще всячески блюло сытую и спокойную жизнь купеческой семьи.

В полдень приступали к обеду. Обычно, сначала кормился служащий и рабочий элемент, живущий при доме. В число их входили: кучер, его помощник, работник, сторож, садовник, подсадовник и т. д. Сюда же иногда примыкали и некоторые служащие с фабрики или завода.

В общем, считая с хозяевами, за обеденные столы садилось человек по тридцати и свыше.

К 8-ми часам вечера вся эта публика вновь сходилась ужинать. Конечно, это столь значительное общество уничтожало за день очень солидное количество продуктов: хлеба, крупы, мяса, молока, квасу, огурцов, капусты и т. под. Но на стол, на харчевое довольство, обычно, купечество не скупилось. Да и стоило все это в то время очень недорого.

Так называемые „читальщицы“ (староверки) кормились обыкновенно отдельно и даже из особой посуды столовой и кухонной, так как старообрядческий устав не позволяет им смешиваться в принятии пищи с лицами „еретического“ образа жизни, в особенности с „табашниками“, „брадобреями“ (теми, кто позволяет себе брить бороду) и со всякими „трехперстниками“ (т. е. молящимися трехперстным крестом). Да и самый стол ихний был более строгий, хотя количеством пищи тоже не стесненный.

Помимо всего этого, около каждого купеческого дома кормилось огромное количество нищих. В число их, как это ни странно, входила значительная часть местных фабрично-заводских рабочих и их семейств. Рабочие получали такое ничтожное денежное содержание, что существовать на него не представлялось зачастую никакой возможности. Поэтому приходилось подкармливаться подаванием милостыни с купеческой кухни.

Кроме того, на купеческий двор ежедневно в изобилии являлись всякие калеки, сироты, убогие—старики, а также на лошадях приезжали, по преимуществу Великим постом, странники из керженецких и иных староверческих скитов—здоровые, упитанные люди, в полу-монашеском одеянии.

Оделяли их кусками хлеба, а иногда—лоскутками китайки, или другой материи, или мелкими деньгами. По праздничным дням многих кормили обедом.

Вообще же, времяпровождение женщин в купеческом доме проходило, главным образом, в еде и в насыщении других и в приготовлениях связанных с этими занятиями.

Кроме того, немножко шили, вязали или вышивали. Других каких-нибудь занятий или развлечений почти не было. По гостям бывали мало—преимущественно только „в званые дни“.

Староверки—читальщицы занимали, порой, хозяйством духовных „стихир“ или чтением из священного писания. Старухи—няньки рассказывали были—небылицы про давно минувшие времена. Преобладающей темой рассказов являлась всякая нечисть (колдуны, ведьмы, оборотни), что напускали на людей „порчу“ и другие напасты.

Часов в десять вечера, после сотворения вечерних молитв, все в доме погружалось в крепкий сон.

В гости ездили, главным образом, в случаях торжественных: на именины, похороны, свадьбы, годовые праздники и т. под. Здесь опять-таки больше всего ели и пили.

Первоначально, по приезде гостей подавался чай с разными сладостями. Мужчины приглашались к особому „за-

кусочному“ столу, где приготавливались разные ягодные наливки и вина (мандера, херес, портвейн, лисабонское), тут же помещались: зернистая и паюсная икра, балык, различные маринады и прочая снедь.

Женщины тоже подходили к столу „пригубить“

После этого предварительного закусывания приступали к обеду. За длинными столами рассаживались с соблюдением рангов—согласно положению, занимаемому в этом купеческом мире. Публика попроще располагалась где-нибудь около кухни. Ели долго и много. Преимущество отдавалось рыбным блюдам: стерляди, осетрине, белорыбце.

Купеческую свадьбу справляли всей округой. Каждая близлежащая деревня особо получала на водку. Гуляли несколько дней. Обычно из г. Шуи привозили поваров и официантов. Богатые свадьбы обходились по несколько тысяч рублей. Вообще, делая свадьбу, старались не ударить лицом в грязь.

Рассказывают, что приданое имущество за купеческими невестами привозилось иногда на 30-40 подводках. Затем таковое раскладывалось иногда в доме жениха для обозрения желающими.

Подобное же обозрение „приданого“ производилось также у новорожденных детей. После крещения купеческого ребенка все белье его—рубашки, свивальники, распашенки и проч.—раскладывалось по столам в комнате у роженицы. Соседки приезжали с визитом, рассматривали приданое новорожденного, а роженице присылали в подарок пироги, каковых собиралось по несколько десятков штук—сдобных, сладких, слоеных—один другого вкуснее и искуснее изготовленных.

Особенно тщательно обставлялись похороны умерших. Служилось множество панихид, устраивались поминальные обеды и после погребения, и в девятый день, и в сороковой, и в полугодину, и в годину... Нищая братия одеялась более щедро. А значительнее всего делались пожертвования для церкви: новые облачения, ризы для икон, утварь, колокола.

И над полуголодными деревням и пролетарскими грязными поселками гулко разносился звон этих жертво-

6685



ванных купеческих колоколов, попеременно с фабрично-заводскими свистками.

УП.

Культурные потребности.

Обладая значительными средствами, производя большие материальные траты и на дела богоугодные и на собственные удовольствия, вичужане до самого почти последнего времени сильно сторонились всякой учености и не только держали в забросе вопрос о грамоте для рабочих, но и свое собственное потомство обучали, как говорится, на гроши медные.

Книжная мудрость если и черпалась, то преимущественно из книг старопечатных, духовного содержания: из псалтырей, прологов, „гранографов“ и т. под.

Правда, бывали и некоторые исключения: среди купечества, особенно, молодого, встречались иногда личности всесторонне начитанные и, для того времени, довольно развитые. Можно было порой видеть в купеческих домах и сочинения Карамзина, Жуковского, Грибоедова и периодические издания того времени — **Отечественные записки**, **Библиотеку для чтения** и проч. Но все же старая нетерпимость по отношению к светской грамоте и школе являлась здесь преобладающею. На всякие „ученые новшества“ устраивались гонения, и все, что не соответствовало прежнему, узаконенному стариной укладу жизни считалось, как „еретическое“.

Особенно, конечно, нетерпимым к новым порядкам было поколение людей более пожилых. Молодежь, порой, становилась к нему в оппозицию и на этой почве вспыхивали конфликты. Как на пример подобных столкновений, укажем на ссору Андр. Ив. М-скаго с своим сыном К. А.

Люди эти были разных убеждений, разных взглядов на жизнь. Отец, воспитанный всецело в условиях старого дореформенного времени, в суровую эпоху **аракчеевщины** на Руси, естественно, не сходил с мнениями с „новым“ человеком того времени, каковым был К. А., читавший светские журналы, любивший баллады Жуковского и знавший наизусть новую сенсационную комедию **Горе от ума**.

И вот, чтобы укрыться как-нибудь от дозора сурового отца, сын уединялся для своих занятий куда-либо в сарай, под овин. А мнительный, гневный старик, точным образом не разумея сыновних увлечений, ловил его в этих „преступных“ делах, сжигал „еретические“ книги и даже его самого пытал как-то огнем, заставляя жечь на свечке руку, чтобы таким образом выпытать сокровенные мысли у непокорного сына — отступника от старых отцовских заветов... В конце-концов, сын не выдержал такого режима и убежал из родительского дома — искать счастья на чужой стороне.

Но если старое купеческое поколение удовлетворяло свою энергию, свою жажду к жизни исканиями делового, практического характера: расширением своих торговых оборотов и, вообще, прокладыванием „новых путей“ в своей хозяйственной сфере, если оно принуждено было постоянно бороться за свое материальное благосостояние и в этом находило „смысл жизни“, то молодежь, обычно, не нуждалась ни в чем таком и не была охвачена подобными стремлениями. Она являлась на свет прямо в сытую, покойную атмосферу купеческого благополучия и, большею частью, умышленно с детства пряталась от всяких „революционных“ жизни, от всяких деловых забот и запросов.

И вот, на ряду со своими, закаленными в практической, трудовой обстановке отцами, прошедшими суровую жизненную школу и мало-по-малу достигшими значительного благополучия, — стали появляться на сцену их ничемные потомки, выросшие в новых, тепличных условиях, в богатой, сытой, но безалаберной обстановке, не получившие ни практической, трудовой закалки отцов, ни нового школьного воспитания.

Результатом такого явления было, зачастую, полное вырождение той или иной купеческой семьи, полное физическое и духовное вымирание. Были случаи, что целые фабрики, устроенные долгими и упорными трудами отцов, переходили из рук их наследников — пьяных, развратных, купеческих „Митрофанушек“ — в руки посторонних людей. А приглашение к своим фабрикам „варягов“, то есть специалистов и ответственных по управлению лиц, приг-

лашение их со стороны, явилось необходимостью почти во всех фирмах.

Положение дела в отношении рабочего населения края было, конечно, еще хуже.

Почти до начала нынешнего века, во всем обширном вичугском районе существовали лишь одна-две начальные школы. Не было, конечно, ни клубов, ни библиотек, ни читален; выписка служащими и рабочими газет преследовалась администрациями фабрик. Вичугское купечество не только не заботилось о поднятии образовательного уровня в населении, но обычно, еще ставило всякие препоны в тех случаях, когда, порою, сама жизнь открывала отдушину извне и вносила сюда потоки живого воздуха....

Так, наряду с увеличением промышленности, с накоплением купцами материальных богатств, тяжело и туго двигалось общее развитие края. Духовное состояние его порою граничило с полным одичанием.

VIII

Отдельные представители края.

Некоторые отдельные представители вичугского купечества являют из себя для наблюдателя этого края особенно значительный интерес.

Укажем, хотя бы, на Коноваловых. Об этой пользующейся широкой популярностью фамилии упоминается, между прочим, в известном романе П. И. Мельникова „В лесах“, где говорится о Коноваловых, как о людях древняго благочестия, смысленных, добрых, давших народу возможность разбогатеть... „Побольше бы Коноваловых у нас было—хорошо бы народу жилось“... „Можно про такого человека (Коновалова) сказать: сеял добро, посыпал добром, жал добро, оделял добром и стало его имя честно и памятно в род и род“... и т. под.

Но несомненно, что характеристика такого хвалебного тона является в значительной степени преувеличенной.

Правда,—на протяжении всего девятнадцатого века фирма Коноваловых всегда стояла во главе вичугских фирм. И не только обороты коноваловскаго дела всегда превышали обороты других вичужан, но и все важные нововведения фабричнаго производства, обычно, впервые

появлялись у Коноваловых. Первая паровая машина, первые механические станки и первые прядильные веретена в вичугском районе были поставлены на коноваловской фабрике. Особенно же ценным делом для здешнего края были хлопоты А. П. Коновалова по устройству железной дороги. Хлопоты эти благополучно завершились в конце шестидесятых годов проведением шуйско—ивановской линии на Вичугу и Кинешму. К концу девятнадцатого столетия предприятие Коноваловых имело основной капитал в 5 миллионов рублей, насчитывало у себя механических ткацких станков свыше 2 тысяч, прядильных веретен до 50 тысяч, ассортимент вырабатываемых фабриками товаров доходил до сотни различных номеров и наименований, число отдельных корпусов—прядильных, ткацких, апретурных, помещений для контор, казарм, складов и т. под.—насчитывалось десятками... И в тоже самое время это огромное предприятие имело у себя одно единственное учебное заведение—церковную школу грамоты, которая кое-как ютилась где-то в тесном и неудобном помещении.

Предприятие содержало более сотни различного рода служащих и свыше 4-х тысяч человек постоянных рабочих... И не имело даже одного своего постоянного врача, а довольствовалось помощью врача, временно-наезжающего из соседнего фабричнаго села Тезина.

Предприятие переименовало тот поселок, где оно находилось из прежняго названия „Вонячки“ в более благозвучное „Бонячки“... И ничего не сделало, чтобы уничтожить „благоухание“, разносящееся по окрестности из местной речки, чрезвычайно загаженной фабричными отбросами.

Так обстояло дело у лучшей вичугской фирмы...

Весьма любопытной личностью здешняго края был А. И. М—ский, или, как его называли иногда, „Будиже“, за привычку часто употреблять в разговорной речи слова: „буди же, голубчик“...

Отличительной чертой его характера была скупость, какая-то необыкновенная, анекдотичная, плюшкинская скупость. Человек, которому каждый новый день приносил все новые и новые сотни и тысячи рублей дохода, питался чуть не одним черным хлебом, многими годами

носил, не сменяя одни и те же затасканные, замасленные костюмы и в каждом деле торговался, буквально из-за гроша ломаного, старался прижать рабочих и всевозможных клиентов своих на каждом шагу.

Скупость эта, кстати сказать, почти в полной мере своей перешла от него и потомству. Много всевозможных рассказов о ней и до сих пор ходит в вичугском крае. Передать здесь хотя бы часть их не представляется возможным по недостатку места.

Но в тоже время А. И., как и другие здешние купцы, не лишен был филантропических наклонностей: оделял нищих, жертвовал на храмы, содержал на свои средства сельское училище, хотя и тут старался делать так, чтобы учителя у него только что как-бы нибудь не умерли с голода.

Между прочим, перед своей кончиной он сделал завещание о постройке в своем селении единоверческого храма, ассигновавши на это соответствующую сумму денег. Но его наследник—родной сын и точная копия своего папашы—решил повременить с таковой постройкой, пока пустив ассигнованные деньги в свой торговый оборот. Прошло около 40 лет, уже давно умер и сын, огромное наследство перешло внукам... а церковь так и осталась невыстроенной, хотя уже и священник для нея давно был назначен.

Другой отличительной чертой этого дома М—ских была необыкновенная любовь ко всяким покупкам. Продавать что-либо (кроме товара) М—ские никогда не продавали, хотя бы и давали им хорошие деньги, а покупать, или еще лучше, принимать в залог любили очень. И во множестве приобретали, таким образом: дсма, лавки, порожние земли, огромные лесные площади и даже целые вполне оборудованные фабрики.

И уже владея миллионными средствами, считаясь богатейшими в крае людьми, М—ские не оставляли своих скряжнических наклонностей, не изменяли своей прежней чрезвычайно-серой, скупой и замкнутой жизни.

В противоположность вышеописанным характерам здесь наблюдались и другие примеры—необыкновенной расточительности, мотовства и самого недопустимого от-

ношения к делу, обычно, в связи с алкоголизмом и распутством. Как на яркий образец подобного рода, следует указать на бонячинского купца Викт. К. К—лова и на семью Р—вых в Ст. Вичуге. В особенности, как мы уже говорили, такие примеры часто встречались среди молодого поколения вичужан. Когда режим старого купеческого дома накладывал на этих „саврасов“ узду и не давал „развернуться“ на глазах у семьи—они переносили свои похождения в соседние деревни, в лес или куда-нибудь на задний двор—в кучерскую, к дворникам, к младшим прикащикам...

Однако, среди примеров скупости, дикости, отрицательного отношения к свету и культурному прогрессу, нельзя не отметить и факты, свидетельствующие о значительном умственном уровне или о высокой нравственной этике.

Гольчишный купец Гл. И. М—ский, умирая, оставил свое состояние несовершеннолетнему сыну. Душеприкащики оценили это состояние в один миллион рублей серебром. Опекуном к сыну был назначен свой верный человек, вышедший из дворовых мальчиков,—И. А. Б—н. Огромного практического ума был человек. И полный той старой русской честностью, что держалась въ патриархальных купеческих домах. Через несколько лет, когда кончилось его опекунство, опять сдал он официально по описи все вверенное ему имущество. И что же—по новой описи такового оказалось уже на два миллиона серебром... Опекун увеличил состояние малолетнего в два раза!

В селе Н. Гольчихе жил Андр. И. М—ский со своим младшим братом Д. И. Имели они раздаточную контору, а также занимались крашением и набивкой китайки, дабы, бязи и торговлей по разным ярмаркам своими и перекупными товарами.

Предприятия Андр. И. как-то потерпели неудачу и расстроились. А, между тем, брат Д. И. стал просить выдела из общей семьи для самостоятельного ведения дела. А. И. не только не отказал брату в его деле а, наоборот, еще наградил его так усиленно, как мог бы сделать это лишь при самом хорошем положении своих торговых дел. Всею вину, всю ответственность за расстройство их общего предприятия взял А. И. на себя, не желая быть ни в чем

обязанным перед младшим братом: „Не сумел я родительское наследство сберечь и приумножить—моя в том вина, мой и ответ“...

А так как наличных средств для удовлетворения брата у А. И. не было, то обязался он перед ним договором на многие годы, что будет выплачивать ему самому и потомству его сам он А. И., а за ним и дети и внуки—этот долг, пока он не покроется весь...

И действительно, оставил брату все—и дом, и завод, и службы, а сам ушел на новое место и до конца дней своих платился за свою торговую неудачу, а за ним—послушные родительской воле, верные его обету, твердые в старой купеческой этике—платили этот тяжелый долг и сыновья его и внуки...

И тот же самый А. И. проявлял, обычно, необыкновенную суровость и даже деспотичность в домашнем, семейном быту. Это он, как мы рассказывали, заставлял своего сына жечь на огне руку и довел его до бегства из родительского дома.

Так в здешнем купеческом мире странно, порой, переплетались—мелочность и широкий размах, чрезвычайная скупость и необыкновенная расточительность, самодурство и высокие качества характера.

IX.

Жизнь рабочих.

От зажиточных домов, от сытой и довольной жизни в купеческих покоях, переходя к вичугскому крестьянско-рабочему быту, приходится сразу же отметить необычайный контраст между тем и другим положением.

Если и в последнее время рабочий вичугских фабрик получал так немного, то что же было десятки лет назад, когда жизнь стоила значительно дешевле и когда гораздо свободнее было иметь рабочие руки за самую ничтожную плату. Рабочим платилось в таких лишь размерах, чтобы можно было хоть как-нибудь просуществовать. При этом, очень часто и подобное мизерное вознаграждение выдавалось не полностью наличными деньгами, а также товарами с фабрики или из купеческой лавочки (поскутками мит-

каля и ситца, чаем, мукой и т. под.), так что рабочий ставился в стеснительные условия в отношении свободного распоряжения своим жалованьем и переплачивал на этом лишние суммы. А затем, не упускалось случая использовать необходимое насыщение рабочего и его семьи под соусом благотворительности. И вот, в прибавку к тем грошам, которые выдавались рабочему на руки и на которые он просуществовать с семьей не мог, оказывалась ему помощь еще непосредственно натурой: рабочих и их семейства (как мы уже указывали) кормили иногда обедами на хозяйском дворе или же члены рабочей семьи ходили к фабриканту „под окна“ и получали милостыню...

„Плохо жилось в то время рабочему люду... уж так тяжело было, что и сказать нельзя“... Так характеризуют современники ту патриархальную пору „доброе, старого прошлаго“...

Откуда и как вербовался кадр фабрично-заводских рабочих?

В отношении этого вопроса мы, между прочим, имеем следующие заметки одного из наблюдателей вичугского края.

„Рабочий вичугских фабрик старых годов был своеобразным бытовым явлением. Он не являлся крестьянином, ушедшим временно на фабрику на заработки, не был он и пролетарием в современном смысле этого слова. Это был тип, оторванный от крестьянства, не в силу общих жизненных условий, а вследствие своих личных индивидуальных особенностей. Это был человек, или неспособный к физически-тяжелой мужицкой работе, или тяготившийся ею в силу своего беспокойного, неуравновешенного характера и искавший какого-нибудь выхода от однообразия и скуки деревенской размеренной жизни или это был алкоголик“...

„Особенно типичными являлись рабочие маленьких фабричек. Здесь они необыкновенно сживались с своим местом и своей работой. Сживались до того, что, имея иногда возможность уйти на другую фабрику в лучшие условия, они все же, в силу привычки оставались на старых насиженных местах... И засиживались тут, порою, до конца дней своих. До конца своей серой, безалаберной жизни. Фабрика их как-бы засасывала“...

„Наружность таких рабочих, обычно, носила отпечаток тех производств, где они служили. Вот рабочий из „кубового“ отделения красильной фабрики—сухой, сутулый, с длинными как палки руками и весь, с головы до ног, покрытый зеленовато-синей краской—его в десяти водах не отмоешь и ничем не исправишь от всех специфических отпечатков его профессии. Вот такие же типичные рабочие из ситцепечатного отделения, из „шпульной“ и т. д. В конце-концов, многие из них становятся по внешности как бы прямой принадлежностью своей фабрики“...

Вообще, в прежнее отдаленное время, как мы уже упоминали, большинство постоянных фабрично-заводских рабочих вербовались из различной бездомной, безземельной „голыдьбы“. Настоящий „коренной“ крестьянин долгое время упорно избегал фабричной работы. Но плохие условия местного земледелия, вынуждавшие искать подсобного заработка, мало-по-малу пробивали здесь неизбежную брешь. И опять-таки, первыми двигались на фабрики излишние для крестьянства члены больших семейств, в особенности подростки, бывшие солдаты, вдовы и т. под. Кроме того, в зимнюю пору число желающих поступить на фабрики было гораздо значительнее, чем во время летних полевых работ, и потому даже заработная плата в зимнее время устанавливалась ниже летней.

В некоторых бытовых повестях и рассказах того времени, принадлежащих перу местного (Кинешемского) уроженца писателя А. А. Потехина, имеется много страниц, характеризующих весьма отрицательное отношение крестьянства к фабрично-заводской жизни. Так, в его повести „Крестьянские дети“ только тяжелая нужда и безвыходное сиротское положение заставляют деревенского мальчика поступить на фабрику. Но он все время рвется оттуда к своей любимой крестьянской работе.

И, действительно, некрасна была фабричная жизнь.

Почти до самых последних лет прошлого века работа на фабриках вичугского края (как и вообще в России) производилась и днем и ночью. До 1885 года это одинаково распространялось и на женщин и подростков. Закон 1885 года, сделавший ограничения в отношении ночной

работы этих последних, был встречен вичужанами оппозиционно. Местный фабрикант А. Ф. Морокин пишет в „Голосе Москвы“ статью против целесообразности таковой меры, указывая, что проектируемое ограничение ночной работы только увеличит посещаемость кабаков и умножит нищих. Вообще же, надо сказать, что злоупотребление дешевым детским трудом было здесь в большом ходу, в особенности на маленьких фабричках, которые, обычно, не стеснялись с „писанными законами“ и всячески их обходили.

Большую часть день делился на 2 смены; причем каждая смена работала по 12 часов, 4 раза в сутки чередуясь между собой и четыре раза путешествуя из дома на фабрику или обратно, порой делая версты по три и более в каждый конец. В темные дождливые осенние ночи и в зимние метели одинаково нужно было совершать эти путешествия по зову фабричного свистка.

Те же из рабочих, кто не ходил ежедневно домой, старались получить хозяйскую квартиру при фабрике. Здесь в каменных, темных и грязных корпусах скучены были сотни людей, также сменяющих друг друга в этих спальных помещениях, как сменялись они у фабричных станков и машин. Одна смена уходила на работу—другая приходила спать на те же самые непроветренные зловонные постели. Но даже и такие квартиры считались находками. Те, кто не мог получить их (а на маленьких фабриках хозяйских квартир и совсем не существовало), должны были искать наемного помещения в частных домах.

Тут положение квартирующих было еще хуже. Очень часто помещалось по 30-40 человек в каждой какой-нибудь небольшой избушке рабочего или крестьянина. Спали на грязном полу. Здесь же с ними ютились сами хозяева, маленькие дети, а иногда и скотина. К тому же, за эту квартиру надо было платить хотя и маленькую, но все же ощутительную для рабочего бюджета сумму.

Самые условия работы на фабриках были таковы, что в результате их время от времени вспыхивали массовые выражения протеста. Одним из таких протестов, стихийно разросшийся в грозный и тяжелый „бунт“ (в 1888 г.), закончился опустошительным пожаром большого фабричного села Тезина. Был вызван из Костромы батальон солдат, и

„бунтовщики“ усмирены. Свыше ста человек рабочих подверглись жестокой экзекуции. Расправа эта чинилась публично, среди села у церкви, при большом стечении народа...

Вообще нужно сказать, что рабочие протесты, в силу их неорганизованности и неумения повести дело, редко достигали своей цели и чем далее в прошлое, тем реже они возникали, тем менее протестующим был рабочий люд, раболепно подчиняясь всем велениям своих работодателей. И только около конца девятнадцатого века здесь появляются первые более организованные и более планомерные рабочие стачки. Полную же силу и сплоченность для защиты своих интересов рабочие вичугских фабрик показали лишь во время грандиозной забастовки 1914 года.

Конечно, никаких рабочих кружков, клубов, библиотек, как мы уже упоминали, почти до самого последнего времени не было и в помине. Даже и говорить о всем этом строго запрещалось. Да и как возможно было зародиться такому вопьнодумству в условиях того старого глухого времени.

Незначительное свободное от фабричных трудов время рабочие волей-неволей посвящали картежной игре, орлянке, посещению трактиров. И в то время, как купеческие самодуры во время своих диких кутежей пускали на ветер сотни и тысячи рублей денег, не представляющих для них никакого значения, рабочая молодежь тянулась к подобным же нездоровым удовольствиям, затрачивая на это свои последние трудовые копейки.

Заканчивая на этом свои краткие очерки, являющиеся лишь набросками о вичугской старине, мы должны сказать, что необходимо возможно более подробное исследование жизни этого любопытного края, в особенности в части, касающейся рабочего быта.



*Многоуважаемому
Мирашеу Михайловичу
Землину на добрую память*

Труды Костромского Научного Об-ва по изучению местного края.

15/ VIII 22
В. Миндовский
ВЫПУСК XIX.

Вас. Миндовский.

К СТОЛЕТИЮ
ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА.

Б У Й.

Типография Буйского Усовнархоза.

1920.

1000 экз.

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, большею 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 понятную 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 законченный постройкой, корабль вышел из Н.-Новгорода с знаменитым ученым Адамом Олеарием на борту и направился в Персию, с которой гольштинцы 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 повзросшей вольницей. В 1670 году С. Разин сжег «Орел» под Астраханью.

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

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

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

В более позднее время строятся 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 одномачтовых парусных судов с грузоподъемностью от 5 до 20 тысяч пудов. Дно их было закругленное, корма сужена, носовая часть несколько вышшена, а палуба в носу и корме расширялась свесами за борта судна. Огромная мачта состоялась 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 тонором.

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 веслами, что конечно было возможно только при отсутствии сильных верхних ветров, а то и для них оставалась та же универсальная тяга людьми-ляжкой.

Где почему либо берег не позволял идти лямкой, суда передвигались при помощи, завезенного вперед на особой лодке-завозне, якоря, канат от которого вытативался 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 «несня подобная стону»...

Эта бурлацкая песня совсем замолкла на Волге только в конце 19 века под новую и все растущую симфонию мощных паровых гудков. Но больше трех веков жило бурлачество. Больше трех веков надвигалась 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.

Бурлаки всегда составляли артели. Старинный термин «бурачок» не случайно и груз, назывался *содоловом*. Лодчанские обязанности (управление ходом-судна) лежали на *дяде* или, по другому названию, *букашнике*. Хозяйство артели вел *десятник*. Шедший всех впереди в лямке опытный сильный бурлак назывался *шишка*. Самый молодой из артели, обычно подросток, исполнял обязанности *кашевара*.

Расстояние, 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, пропивал, 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 всетаки 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 процветала эта машина на Волге.

Коноводка принадлежала к типу судов, поднимающихся 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 завезал ее городу, а нижегородцы, не спуская судна на воду... распилили его на дрова.

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

По привилегии на машину получил в 1819 г. иностранный изобретатель француз Пуа-де-Бард.

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

Наконец, на подобное же судно выдана привилегия в 1828 г. англи-

рицна груз перевозился на парусах.

Двигалась коноводка следующим образом: тяжелый якорь с канатом до 600 сажен длиной завозился вперед на особой большой лодке «завозне», 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, сплавляла 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 вверх ¹⁾.

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 6¹/₂ 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 инженер Васильев, поселившись в г. Балахне, начал строить суда усовершенствованного, по

рился на этом деле и окончил свою карьеру нищетою. Целотники 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 Городец. Служат от 8 до 10 лет, а при хорошем за ними надзоре и до 15 лет ¹⁾.

Как грубо сколоченный, неопределенного типа подчалок был неременным спутником неуклюжей коноводки, так стройная баржа являлась спутницей волжского парохода.

Пароходы пошли по Волге с начала двадцатых годов прошлого века.

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

Окрестили их на первых порах «чортовыми рощивами».

«Грешно и ездить, и товар возить на чортовой рощиве 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 1815 г.), ни его наследники привилегией не воспользовались и она, согласно условию, считалась уничтоженной.

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

Первые опыты постройки пароходов у нас произведены были в Петербурге.

Английский механик Чарльз (Карл) Берд, 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 барку—

¹⁾ Проф. Богуславский.—«Волга, как путь сообщения».

²⁾ Проф. Богуславский.

³⁾ Статья В. Тахомирова «Русское Судоходство», № 142.

взад 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: завести пароходы на всех реках и морях России.

С этого времени начинается деятельность Берда в качестве строителя пароходов и учредителя 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 залило на Каме прибылою водой, так что сверх палубы было на них воды 8 четвертей. Это произошло оттого, что они во время зимовки днищами примерали 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 пробует 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, розмахи противу водяного действия четвертою частью менее и потому обращение их весьма медленно, в

третьих добавительная труба в котле ука и четвертых, дымовая труба никак и от того дрова в котле горят не так ярко и пары накаплиются не скоро».

Затем строители сообщают как они переконструировали свое детище и какие получились результаты: «решьи 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 испрашено у Берда разрешение (1821 г.). Первоначальное назначение парохода было буксировать баржи с железом, но затем его определили для развоза пассажиров.

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

После недолгой работы пароход был почему-то вытасен в Пожве 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 компания ²⁾ 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 развозов 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 «черепашою» 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⁾ Первый пароход по Эльбе пошел в 1816 г., первое пароходство на Рейне в 1826 г., на Дунае в 1830 г.

²⁾ Нижегородский сборник, т. III 1870 г.

³⁾ В каком соглашении были они с Бердом—неизвестно.

В том же 1834 году помещик Сомов построил в П. Повгороде пароход «Выкса».

В 1842 году на Волге появляется 45-спильный пароход «Сокол».

В 1843 году, за окончанием привелегии Берда, учреждается (английскими купцами) старейшее на Волге и существовавшее до последнего времени «пароходное общество по Волге». Основным капиталом общества был в 225 тыс. рублей серебром. Первый пароход о-ва «Волга» был построен в Англии, доставлен в Россию в разобранном виде 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 грузы до 80 тысяч пудов каждый. По мере надобности число подчалков увеличивалось. Пароход с нагруженными подчалками делал от 4 до 1 верст в час и от Самары до Рыбинска шел обыкновенно от 20 до 2 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 Волге» 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. Пептун в 1858 »
7. Вулкан в 1858 »

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

Кабестанные пароходы, так сказать, выросли из коноводных машин.

Они отличались от последних тем, что ворот, наматывавший якорный канат, приводился в движение паровой машиной и якорь заводился не на гребной лодке, а на маленьком колесном пароходе, называвшемся «забейкой».

«Точно маленькая собаченка, она, то забегает вперед, то опять подается назад, спует у самых бортов большого парохода, почти скрываясь под массой 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, по мере привоза груза до 500 тысяч пудов». Так описывает кабестан В. И. Немирович-Данченко (в 1877 году).

С 1848 года на средней Волге начали производить работы по установке фарватера соответствующими сигналами. До этого же времени лоцманы 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 дну грандиозная силовная цепь в 367 верст длиной. Этим было положено начало туэрному (или цепному) пароходству. Компания вскоре завела 10 деревянных цепных пароходов (туэеров), с машинами около 40 сил и сидищих 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 поступает 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, не, 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.

¹⁾ У колесного парохода около 40% работы тратится на безголезное

Первые пароходы на Волге были колесные, буксирные.

Пассажиры принимались на них лишь при оказии. Удобств для пассажиров не было никаких. Буфеты тоже, конечно, отсутствовали. Чаще пассажиров набирал буксирный пароход, идущий порожнем, но нередко пассажиры ехали и на пароходах, ведущих баржи, и на самых баржах, в виду невозможного состояния тогдашних грунтовых дорог, предпочитая ехать хоть медленно, да покойно. Большинство пассажиров помещалось на палубе, обычно ничем не покрытой. Оттапливались пароходы дровами, сыпали из труб массу 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 товаро-пассажирского парохода с крытой просмоленной парусиной 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 1-го класса, а в задней, кормовой 2-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 1-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, Шекене, Унже. 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 иронически 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 прежних пароходных порядков.

«Первые пассажирские пароходы были диковинкой для публики (на верхнем плесе Волги); капитаны изображали из себя очень важных особ и с пассажирами не церемонились. О расписании рейсов не было и помину. Бывало пароход причалит где шибудь 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 самые 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 Миссисипи и Миссури, и, действительно, послужила исходным пунктом к перевороту в волжском пароходостроении.

Инициатором этого нововедения 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: «Белардаки», «Миссисипи», «Миссури» и «Ниагара». Все эти пароходы вскоре, за ликвидацией дел Камско-Волжского О-ва, перешли в руки Зевеке, сначала в аренду, а потом и 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 нововедением в пароходах Зевеке было то, что они строились в два (или, если считать трюм, в три) этажа. Каюты, устроенные сверху, 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 иллюминаторов, через которые обычно ничего не было видно.

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

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

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

Насколько велик бы успех этих новых американских пароходов,

¹⁾ Кожухами называются те железные полукруглые футляры, которые прикрывают колеса пароходов.

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 широкому и плоскдонному 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 отступили от «Переворота».

Следовательно, волгарь заимствовал 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 доводя 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

нижних (низовых) пароходах завели и такую роскошь, как 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, отделили койки, приспособленные для сна.

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

Было ясно, что отделяться повышением фрахтов и провозной платы с пассажиров нельзя.

И вот в половине девяностых годов (1904—1905) нефтяной король Нобель построил две железных баржи для перевозки нефти, снабженные тепловыми двигателями (внутреннего сгорания). Это был первый опыт 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 оказался 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. 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, был бы 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 «шались» 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 убежден, волгарь—простодушный скептически отнесся к теплоходу, прогически окрестив его, за отсутствие дымовой трубы, «комольем пароходом».

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

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

1) Первые Нобелевские теплоходы были построены для Волги и Цетер

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

Это объяснялось сложностью передачи движения машины на гребной вал колес и, очевидно, в меньшей мере, неопытностью машиниста 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 снизвыемка, где и помещается винт. Когда судно стоит, эта выемка наполовину 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 же неудачи с «дизелями» устраняются этой возможностью строить винтовые теплоходы вместо колесных, покажет будущее.

Во всяком случае общество «Кавкази Меркурий» построило перед войной на Коломенском заводе целый ряд теплоходов такого типа, огромных и комфортабельно отделанных. На них не жалуются, 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 нежную 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 (наприм. «Коструктор Тюрия» 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 неизвестной причины в машинном отделении.

