

Левитов Илья Семенович

Сибирское пароходство

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
И49

И49 **Илья Семенович Л.**
Сибирское пароходство / Левитов Илья Семенович – М.: Книга по Требованию, 2023. –
50 с.

ISBN 978-5-519-92815-1

ISBN 978-5-519-92815-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

Демидовыхъ, вернулся около того времени на Уралъ изъ Англіи, куда посланъ былъ учиться. Онъ то и построилъ въ Сибири первый пароходъ. Но пароходъ этотъ оказался негоднымъ, такъ какъ машина всегда останавливалась и разъ 20 или 30 приходилось ее исправлять въ продолженіи каждаго рейса. Пароходъ этотъ погибъ и брошенъ гдѣ-то на р. Оби.

Энергія предпринимателя не пала, и въ 1844 г. Мясниковъ выхлопоталъ себѣ у правительства 10-лѣтнюю монополію плаванія между Тюменью и Томскомъ. Въ началѣ 50-хъ годовъ, Мясниковъ продалъ какъ пароходъ, такъ и привиллегію Поклевскому, который, за негодностью этого парохода, построилъ новый пароходъ „Основа“ со шведскою машиною въ 50 силъ на заводѣ Гансъ и Гуллетъ въ Кунгурѣ. Только этотъ одинъ пароходъ и рейсировалъ до окончанія мясниковской монополіи.

Сибирское купечество не вполне довѣрчиво относилось къ пароходному сообщенію, и часть товаровъ, главнымъ образомъ чай, отправлялись все таки своею силою на судахъ. Нѣкоторые изъ сибирскихъ купцовъ даже до послѣдняго времени въ 80 годахъ боялись ѣхать на пароходахъ. Инстинктивный страхъ сибирскаго купечества при введеніи пара въ Сибири замѣтенъ еще и въ настоящее время. Только нѣкоторые купцы съ 1854 г. начали сознать уже пользу па-

роходства, какъ по скорости доставки товаровъ, такъ и по относительной дешевизнѣ перевозочныхъ цѣнъ. Это сознаніе и послужило поводомъ къ составленію первой пароходной компаніи.

Въ 1854 г., по окончаніи срока привилегіи, купцы: Маринъ, Хаминовъ, Кондинскій и Тецовъ, составивъ компанію подъ фирмой „Опытъ“, построили 100-сильный пароходъ „Ермакъ“ съ бельгійской машиной Кокерля, а въ 1856 г. г. Поклевскій построилъ „Иртышъ“.

Въ это время проявилось уже стремленіе нѣкоторыхъ сибирскихъ кушцовъ расширить районъ дѣятельности пароходовъ.. Въ 1857 году Тюфинъ первый поднялся по Тавдѣ, Сосьнѣ и Лозьвѣ. Побудительной причиной служила, вѣроятно, надежда на доставку хлѣба и соли на Уралъ, что было чрезвычайно выгодно; они наживали по нѣсколько сотъ процентовъ на капиталъ. Въ 1859 г. Тюфинъ, составивъ компанію „Дружба“, построилъ новый пароходъ на механическомъ заведеніи Гудлетъ, перешедшемъ въ 1860 г. изъ Екатеринбургa въ Тюмень. Это механическое заведеніе начало собирать и строить пароходы до появленія Колчина, т. е. до 1870 г.

По мѣрѣ возникновенія въ этомъ дѣлѣ конкуренціи, увеличивается, все болѣе и болѣе, количество пароходовъ, но, темъ не менѣе, за 1860 г. все пароходовладѣльцы

работали не безъ пользы. Но, когда въ 1860 году составилаь вышеупомянутая компанія съ новыми пароходными силами, слившаяся въ 1861 г. въ одно общее, съ прежними пароходовладѣльцами, товарищество, подъ фирмою „Комиссіонерства сибир. бунсирнаго пароходства“, то дѣло это стало не столь выгоднымъ, какъ прежде. Въ 1860 г. всѣ сибирскіе товары перевозились на пяти пароходахъ, изъ коихъ каждый дѣлалъ отъ одного до трехъ рейсовъ въ навигацію.

Въ это время, т. е. въ 1862 г. появился проектъ Рамета о проведеніи желѣзной дороги отъ Иерми черевъ Тагиль на Ирбитъ. Чтобы доказать судоходность Ницы (такъ какъ нѣтъ желѣзной дороги на Ирбитъ) не имѣла бы такого значенія), Кайдановъ пустилъ пароходъ „Бельгіецъ“ по Ницѣ. Но пароходъ до Ирбита дойти не могъ. Онъ дошелъ только до Чубаровскихъ плотинъ. Въ слѣдующемъ году плотины были уничтожены и пароходъ дошелъ до Ирбита. Такимъ образомъ въ 1864 г. началось пароходное сообщеніе между Тюменью и Ирбитомъ; которое производится и до настоящаго времени, только весной. Въ 1866 г. за пароходами изъ Ирбита вывезено 125000 пудовъ, а въ 1866 г. 800.000 п. груза. Компанія пароходовладѣльцевъ въ 1862 году распалась, такъ какъ путь между Тюменью и Томскомъ, съ такимъ ничтожнымъ количествомъ грузовъ, оказался малъ и Тю-

финя сдѣлалъ первый пробный рейсъ грузовъ, на двухъ баржахъ, по Иртышу до Семипалатинска, что и послужило новымъ источникомъ для эксплуатаціи.

Не смотря на открытіе новаго пути, а слѣдовательно и расширеніе района дѣйствій, выгоды пароходовладѣльцевъ въ періодъ 1861—64, значительно уменьшились, такъ какъ они не могли спѣться и стали понижать фрахты. Пароходчики стали понижать фрахты до того, что отправители (кладчики), вслѣдствіе общей неурядицы, господствовавшей между пароходовладѣльцами, перестали довѣрять имъ грузы. Пароходовладѣльцы перебывали другъ у друга кладчиковъ, всякій спѣшилъ какъ можно скорѣй захватить грузы, понижая фрахтъ до minimum'a. Кладчики не всегда имѣли возможность отправлять во время свои товары за пароходами и должны были, послѣ долгихъ и безплодныхъ ожиданій какого нибудь попутнаго парохода, отправить товары сухопутно.

Въ 1865 г. наступаетъ новая эра для пароходства. Вслѣдствіе неутѣшительныхъ результатовъ навигаціи 1864 г. и работа кладчиковъ составилось новое товарищество, подъ фирмою „Комиссіонерство“ куда вошли: Шокловскій, Хамитовъ, Тюфинъ и Тепцовъ. Компания установила правильное, по возможности, распределеніе рейсовъ, такъ что это представляло уже и выгоду для пароходовладѣльцевъ и гарантію для кладчи-

ковъ, которымъ заранее было извѣстно і время отправленія по назначенію ихъ грузовъ и цѣны товаровъ, опредѣленные п артикуламъ.

Главный толчекъ къ установленію въ 1865 г. болѣе или менѣе правильнаго пароходнаго движенія по Оби дало правительство, которое сочло возможнымъ отправить арестантовъ на пароходахъ, замѣнивъ этимъ, существовавшій до тѣхъ поръ, пѣшеэтапный способъ. Но, однако, правительство не рискнуло отправить сразу всѣхъ арестантовъ, а отправило только часть. Въ 1865 г. отправлено было всего 1500 человекъ, съ платой по 10 р. съ арестанта.

Въ 1866 г. Тюфинъ первый поднялся по Чулыму и тотчасъ же исключительнъ себѣ привилегію (монополію) по этой рѣкѣ. Такимъ образомъ, доставка товаровъ по рѣкамъ З. Сибири стала возможной до гор. Ачинска и села Берлюзъ Енисейск. губ. Кромѣ Чулыма Тюфинъ первый поднялся на пароходѣ и по р. Кін до гор. Маринина, отстоящаго отъ Томска на 211 вер.

Количество грузовъ, отправляемыхъ по Чулыму, несмотря на сопряженную съ этимъ опасность, вслѣдствіе карчей или дурнаго фарватера, (несчастія съ чадами бывали не одинъ разъ), увеличивается съ каждымъ годомъ. Въ 1886 г. всѣхъ енисейскихъ товаровъ, доставленныхъ пароходами по Чулыму до с. Берлюзъ, было 44.000 пудовъ,

а до Ачинска 256000, а по Кети до с. Маковского 12000 п. Кроме этих товаров подвозилась еще соль изъ Бурлинскихъ озеръ.

Въ 1867 г. правительство заключило уже съ товариществомъ „комиссіонерство“ контрактъ на перевозку арестантовъ и солдатъ, слѣдовавшихъ въ Вост. Сибирь. По этому контракту товарищество обязалось установить правильные для транспортированія клади и арестантовъ, рейсы и понизило плату со взрослого арестанта отъ Тюмени до Томска до 7 р. 50 к.

На сколько блестящи были уже дѣла пароходовладѣльцевъ до 1871 г., можно заключить изъ слѣдующей таблички, показывающей заработокъ каждой паровой силы.

Годы.	Перевезено по пудовъ клади.	Количество перевезенныхъ арестантовъ.	Количество паровыхъ силъ.	Заработокъ одной паровой силы.
1865	1.175.000	1500	830	474 р. 96 к.
1866	1.249.109	5128		485 „ 47 „
1867	990.000	6087		428 „ 96 „
1868	1.025.004	5630		468 „ 79 „
1869	1.150.520	7886		478 „ — „
1870	963.845	8582	990	345 „ 21 „

Въ среднемъ перевозилось за это время 1.100.000 пудовъ товаровъ, а валовой доходъ каждой паровой силы изъ вышеприведенныхъ выборовъ, сдѣланныхъ мною изъ пароходныхъ книгъ, составлялъ около 470 р.; исключая изъ этого числа стоимость содержанія каждой паровой силы въ 200 руб., получимъ, что каждая паровая сила давала чистаго дивиденда 270 руб. Такой

заработокъ не могъ не возбудить конкуренціи и вотъ первымъ настоящимъ конкурентомъ въ Зап. Сибири является въ 1870 г. вижегородскій купецъ И. С. Колчинъ.

II.

Развитіе сибирскаго пароходства. И. С. Колчинъ, какъ человекъ и основатель сибирскаго пароходства. Пароходная команда. Недостатки сибирскаго пароходства.

Такимъ образомъ мы видѣли, что первымъ толчкомъ къ развитію правильнаго пароходства по р.р. З. Сибири необходимо считать начало 70-хъ г.г. Арестанты перевозились минимумъ 17 дней, максимумъ 30, а о нихъ пароходовладѣльцы заботились ровно столько же, сколько и о простой клади. На это обратило вниманіе правительство и этотъ моментъ необходимо принять за начало сибирскаго пароходства. Эти несчастные, умиравшіе при такомъ длинномъ періодѣ плаванія послѣ жесткихъ страданій, тысячами, на пустынныхъ берегахъ Оби, дали первый толчекъ къ основанію правильнаго пароходства въ Сибири. ¹⁾ Пра-

¹⁾ Въ 80-хъ годахъ мнѣ приходилось, изъ любопытства, провожать въ плывучихъ тюрьмахъ арестантовъ по р.р. Зап. Сибири. Офицеръ конвойной команды торговалъ виномъ и различными припасами въ тюрьмахъ, ничуть не стѣсняясь; для увеличенія своей прибыли онъ поощрялъ пьянство среди нихъ. Мужчины и женщины не раздѣлялись. Дѣти стано-

вительство выдало 200.000 руб. сер. единовременной субсидіи Сарапульскому уроженцу Колчину, чтобы построить шесть пароходовъ для перевозки арестантовъ, съ условіемъ доставлять ихъ отъ Тюмени до Томска въ 8—10 сутокъ. Согласно контракту, заключенному съ казной въ 1869 г. (перевозка же началась въ 1872 г.), Колчинъ обязался построить удобныя помѣщенія для нихъ на баржахъ, съ соотвѣтственнымъ количествомъ воздуха, требуемаго гигиеническими условіями. Это былъ тотъ важный шагъ къ улучшенію перевозки несчастныхъ, понятіе о которомъ можетъ себѣ составить только тотъ, кому приходилось лѣтъ 30—40 тому назадъ путешествовать по Сибири.

Выборъ правительствомъ человѣка, которому оно поручило построить эти пароходы, выдавая ему, кромѣ ссуды, ежегодную плату въ сто тысячъ слишкомъ, былъ чрезвычайно удачный. Колчинъ умеръ въ концѣ 70-хъ годовъ, но никто изъ помнящихъ его и сталкивавшихся съ нимъ лично не только въ коммерческихъ дѣлахъ, но и по службѣ (служащіе и рабочіе, бывшіе отъ него въ

вились очевидцами самыхъ возмутительныхъ случаевъ разврата. Если подобное имѣло мѣсто въ 80-хъ гг., когда за несчастными уже начали признавать нѣкоторыя права, то что же было до 70-хъ годовъ! Несчастные, не имѣвшіе никакой цѣнности, не казались никому въ Сибири субъектами права, а объектами насилій.

полной зависимости), никто, — говорю я, не помянетъ его лихомъ. Большая часть людей того убѣжденія, что нажива не идетъ объ руку съ честью. Колчинъ служитъ намъ яснымъ доказательствомъ того, что взглядъ этотъ ложенъ. Колчинъ сумѣлъ составить себѣ миллионное состояніе изъ ничего и оставить по себѣ неизгладимую память среди всѣхъ, близко знавшихъ его. Это былъ чистопробный дѣлецъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ и высоконравственный человѣкъ. Кромѣ высокаго примѣра трудолюбія, которое онъ всегда показывалъ своимъ сослуживцамъ, онъ умѣлъ не только уважать и чтить въ своемъ муравейникѣ достоинство каждаго изъ нихъ, но и направлять способности каждаго по должному пути, а это очень рѣдкое явленіе среди купечества. Въ послѣднемъ и кроется ключъ къ разгадкѣ того уваженія, которымъ пользовался Колчинъ какъ при жизни, такъ и послѣ смерти.

Колчину пришлось бороться съ большими трудностями, чтобы поставить парходное дѣло. До появленія Колчина въ Тюмени всѣ сибирскіе пароходы строились на механическомъ заведеніи Гуллетъ. Пароходы были деревянные корпуса, за исключеніемъ бельгійскаго парохода „Ермакъ“, имѣвшаго желѣзный корпусъ и построеннаго за границей. Въ настоящее время построить пароходы въ Сибири вовсе не трудно; для этого лишь ужъ найти не только всѣ нужные матеріалы

и подготовленныхъ людей, но и всю необходимую обстановку; но когда Колчинъ началъ свою дѣятельность, ему пришлось выписывать не только всѣ нужные аппараты, машины и т. д., но даже и людей, не только капитановъ, машинистовъ, но и матросовъ, которыми онъ пользовался изъ вятской губ. Въ Сибири трудно было найти тогда даже такихъ скромныхъ исполнителей своихъ обязанностей, какъ напр. матросовъ, такъ какъ народъ не былъ приученъ къ этому.

Какая распущенность царствовала тогда между пароходными служащими можетъ служить примѣромъ слѣдующій характерный фактъ. Капитаны пароходовъ, не получивъ никакого образованія, выбранные за немногими исключеніями изъ грубаго класса людей, главная цѣль которыхъ должна заключаться въ поддержаніи порядка на парасудѣ и повиновеніи всѣхъ матросовъ въ пути, очень часто при одновременномъ отчаливаніи пароходовъ, днемъ, пускались въ перегонку. Какъ невѣжественные люди, не имѣя понятія о машинѣ и давленіи пара, они командовали обыкновенно „подай паръ.“ У грубаго человека, когда разыгрываются страсти, все море по колено. Понятно, что такимъ путемъ часто случались несчастія. Чтобы избѣжать этого, Колчинъ отправлялъ свои пароходы рано утромъ. И нужно отдать справедливость не только Колчину, но и его преем-