



Как на Волге встречали первые пароходы

Река Волга, с тех пор как на её берегах стали жить люди, была основной воднотранспортной артерией. По мере развития технического прогресса виды судов, бороздящих самую длинную и многоводную артерию Европы, менялись. Наш постоянный автор Юрий Осипов исследовал тот период, когда в неторопливую, размеренную и тяжёлую жизнь волжских бурлаков вторглись пароходы, и обнаружил, что появление машин, дышащих паром, основная масса волжского населения не просто не приняла, а встретила крайне враждебно.

Первый пароход «О-ва по Волге»



Чудо техники пришло из Северной столицы

Первое судно с паровой машиной было построено в России в 1815 году на чугунно-меднолитейном заводе в Петербурге. Выходец из Шотландии Карл Берд «поставил небольшую балансирующую машину Уатта в 4 силы на простую тихвинку (большая грузовая лодка) и стал разъезжать на ней по Неве к немалому удивлению петербургской публики, собирающейся толпами смотреть на новое «судно с печкой».

Судно было действительно чудное: с двумя большими колёсами, поднимавшимися выше палубы, и трубой, сложенной из кирпича, «как при заводских печах»...

3 ноября того же года Берд испытал новинку плаванием до Кронштадта и обратно. На борту была специально приглашённая публика. Рейс в один конец продолжался 5 часов 20 минут, в то время как «военные пассажботы» совершали его дольше суток!

С подачи адмирала Рикорда, сделавшего описание этого плавания в журнале «Сын Отечества» № 46 за 1815 год, стимбот (от англ. Steam –

пар и Boat – судно, лодка) Берда был назван пароходом. В следующем году шотландец на более совершенном и более мощном (16 сил) пароходе «Екатерина» стал успешно перевозить пассажиров между Петербургом и Кронштадтом. Это послужило основанием для выдачи ему в июне 1817 года привилегии с правом заводить пароходства на всех реках и морях России.

Благодаря стараниям Карла Берда в 1820 году впервые по реке Волге между ярмарочным Нижним Новгородом и Астраханью стало ходить буксирное судно-пароход, оборудованное двумя паровыми машинами по 30 сил и названное «Волга». Этот пароход, как и два других по 16 сил, были построены

на верфях г. Молога (в настоящее время город – на дне Рыбинского водохранилища).

Пароходы – для отважных и рискованных

В свой первый испытательный рейс «Волга» отчалила от берега с одним машинистом. Им был крепостной ярославского помещика Д.П. Евреинова Николай Иванов. Никто из публики, собравшейся на берегу, не решился взойти на невиданное до сих пор судно.

Первые пароходы были деревянными и очень тяжёлыми, поэтому имели большую осадку и часто садились на мель. Груза могли взять мало, так как под завязку были загружены топливом для паровых котлов – дровами. По пути пополнить запасы дров было просто негде – ни пристаней, ни дровяных складов. Вследствие малой мощности машины передвигались очень медленно. Например, от Астрахани до Нижнего такое судно без груза доходило за месяц. Наконец, из-за отсутствия опытных механиков при каждой поломке машины приходилось «выписывать» мастеров для ремонта из Петербурга...





«Царь» – первый пассажирский пароход
«О-ва по Волге»

Вскоре Карл Берд разочаровался в своём пароходном предприятии на Волге и в 1822 году все свои права на устройство пароходов на Волге и Каме продал своему компаньону Д.П. Евреинову. Но и у энергичного и настойчивого Дмитрия Петровича работа не ладилась. Причиной тому были как несовершенные устройства первых пароходов, так и открытое неприятие нового вида транспорта...

Тёмный и жуткий страх крестьян, населяющих прибрежные сёла (в том числе и Симбирской губернии), перед непонятным явлением и необъяснимой силой, двигавшей судами, которую невежественные люди считали «нечистой», отталкивали их от технического новшества. Издалека завидев «чёртову расшиву», как окрестил простой народ первые пароходы, люди разбежались с улиц и прятались во дворах, изредка выглядывая украдкой в щели стен и заборов, читая молитвы и отплёвываясь от «нечистой силы». Известны случаи, когда даже в крупных сёлах служили молебны о том, чтобы бог погубил «большого чёрта», плавающего по Волге, и очистил бы оскверняемую им воду реки. Для этого выходили на берег Волги с образами и «святими» речную воду...

Само собой разумеется, что пользоваться «чёртовой расшивой» для перевозки грузов это население не могло, считая, что «грешно возить товар на этой дьявольской посудине с печкой»...

Впрочем, даже многие интеллигентные люди, немного понимавшие в устройстве пароходов, высказывались также против их появления, считая такой вид транспорта «барской затеей» и «указывая на большое потребление ими дров, пугание рыбы в реке и отнятие заработка у бурлаков»...

В 1824 году пароходство между Рыбинском и Нижним Новгородом было прекращено Евреиновым из-за обмеления Волги и недостатка средств. А вскоре он и совершенно разорился. Таков

был печальный конец первой попытки эксплуатации пароходов на Волге...

«Волга» празднует успех

Неудача Евреинова на целых 20 лет отбила охоту заниматься пароходным делом на Волге. Однако не у всех. Нашлись и смельчаки. Так, например, пароход «Сокол» полковника Соколовского, построенный «вполне удовлетворительно по американским чертежам», в 1843 году «доставил с Нижнего в Астрахань 96 пассажиров, сделал рейс в 10 дней». Этот факт, а также факт путешествия императора Николая I из Нижнего Новгорода в Казань в 1836 году на пароходе астраханского купца поменяли отношение к новому виду транспорта.

В то же самое время название «пароход» вошло во всеобщее употребление и твёрдо закрепилось за судами такого типа.

И вот состоялась новая попытка «приручить население к пароходам». В 1843 году по инициативе двух состоятельных купцов М.П. Кириллова и Д.М. Полежаева, а также «иностранный гость» Д.И. Кейли было создано Пароходное общество «по Волге» «для облегчения и ускорения торгового по Волге судоходства, посредством пароходного буксирования», как гласил пункт I Устава общества.

Однако и это вновь созданное общество не встретило широкого сочувствия и доверия среди коммерческих кругов. Как бы то ни было, но весной 1846 года, заказанный за границей пароход был доставлен в разобранном виде на Волгу и 15 мая «вышел на работу». Ему дали название, как и первому еврейновскому пароходу, «Волга». Это было довольно несуразное плоскодонное судно с железным корпусом, впалой серединой, на которой размещалась горизонтально громоздкая уродливая паровая машина мощностью 250 номинальных сил. Она работала с таким

сильным шумом, что его было слышно за несколько вёрст. Ни кают, ни рубок на пароходе не было, а рулевое колесо находилось прямо на палубе. Скорость хода «Волги» с полным грузом (до 300 тыс. пудов) против течения была от 4 до 5 вёрст в час, порожняком же – до 20 вёрст в час.

Несмотря на свою некрасивую внешность, пароход начал работать очень удачно. В первый же рейс он доставил из Самары в Рыбинск 130 тысяч пудов пшеницы ровно за 3 недели, из коих чистого хода, не считая остановок, было только 13 дней. Кроме того, «низовой» караван в пути был застигнут бурей, разбившей и потопившей множество судов. «Волга» же сохранила свой воз, быстро укрыв его в безопасное место. Этот случай произвёл сильное впечатление на волгарей. Когда же пароход сделал за навигацию ещё два удачных рейса, то недоверчивое отношение к пароходу в коммерческих кругах в корне изменилось. Немало этому способствовало и то обстоятельство, что «Волга» за свою работу удостоилась похвального отзыва в приказе главного правящего путями сообщения графа П.А. Клейнмихеля, что по тем временам было событием чрезвычайным.

Навигация следующего 1847 года прошла с ещё большим успехом. «Волга» перевезла за лето 493 000 пудов, а «акционеры получили первый дивиденд, составивший 7% на складочный капитал». В результате этого «интерес и сочувствие к пароходам в коммерческих кругах быстро возрастали».

Бурлаки против

Простое население продолжало смотреть на пароходы как на обиталище нечистой силы, «знамение Антихриста», пришедшего погубить человечество. Настроение масс оставалось в сущности таким же отрицательным, как и раньше. Но теперь «толпы народа уже сами шли на берега реки смотреть на небывалое чудо, как «враг человеческого рода» плавают по Волге и водят грузовые суда».

Современник так описывает это новое настроение народных масс: «Постоянные демонстрации, производимые толпой пароходу «Волга», происходили повсюду целыми днями, месяцами и даже навигациями. Бесперывное движение такого рода по всей Волге напоминало собой не то пришествие мессии, не то нашествие Мамайя, когда-то разгромившего Россию... Интерес этих всех приволжских



жителей, созерцавших первый пароход на Волге, так был велик сам по себе, что они съезжались сюда за десятки и сотни вёрст из городов, сёл и деревень и целыми днями, неделями и даже более проживали в прибрежных сёлах и городах реки, ожидая прибытия парохода к данному пункту... От этих зевак далеко по стране разносились страшные рассказы об удивительной «посудине с печкой», двигающейся при помощи чёрта, который сидит «в нутре» посудины и вертит большими, странными по своему виду колёсами, с силой хлопающими по воде лопастями. С некоторым изумлением при этом отмечалось, что чёрт, должно быть, тоже устаёт, так как «дышит очень сильно – не по-людски, да и не по-волосьи, а как-то по-своему, больно громко и через трубу».

Всякие народные бедствия: засуха, падёж скота, эпидемические заболевания – народной молвой тогда увязывались с появлением на Волге пароходов. От боязни и удивления настроение людей переходило к открытой ненависти, подогреваемой бурлаками, лишаящими средств к существованию...

Кстати, в годы, предшествующие появлению пароходов, на Волге и её притоках было занято около 600 тысяч бурлаков ежегодно.



В связи с этим пошли в народе иные толки, что за грехи людей появился на Волге «огненный бес, по воде плавающий, причиняющий людям много зла, бед, напастей и насылающий на них мор, язву и голод». Озлобленные толпы, собиравшиеся по берегам, порой переходили к активным действиям: в пароход летели палки и камни. Поэтому властям приходилось прибегать к полицейской охране и не допускать «праздный народ близко к пристаням».

Пароходы не только для грузов

Несмотря на всякие недоброжелательные проявления к новшеству, «О-во по Волге» не теряло своей бодрости и энергии. Так, весной 1848 года на Волгу прибыли заказанные пароходы,

построенные по типу «Волги», но значительно более мощные – каждый по 460 номинальных сил: «Геркулес» и «Самсон».

Помимо грузовых перевозок обществом была организована также и перевозка пассажиров, для чего были приспособлены две баржи. На этих баржах, кроме временных навесов для защиты от непогоды да куба с горячей водой, для удобства пассажиров ничего не находилось...

В качестве капитанов и механиков пароходов первоначально выступали иностранцы, что было «крайне неудобно для дела», так как по ироническому отзыву современников, «по-русски правильно только ругаться умели». Неудачным оказалось и приглашение в качестве капитанов морских офицеров, так как они не были знакомы с условиями волжского плавания. Только много позднее, когда была основательно подорвана «бурлацкая тяга», на пароходы пришли волгари, и тогда на Волге утвердился местный тип судоводителей и судоводцев. «О-во по Волге» на деле доказало преимущество и выгоду пароходного дела, в результате чего пароходство на Волге стало довольно быстро развиваться.

Так, организованное в 1850 году общество «Меркурий» стало перевозить пассажиров не только на баржах, но и на пароходах. Появившееся через три года общество «Самолёт» пошло ещё дальше. С 1854 года оно стало «перевозить пассажиров и мелкие грузы» на трёх пароходах, каждый из которых мог поместить по 200 человек одновременно. Однако удобств для них на борту почти не было. Тогда «высочайшим утверждением» пароходным обществам было предписано «представлять пассажирам всех всевозможных удобств», в том числе и «хорошие харчи по дешёвой цене».

Первый маршрут по перевозке пассажиров от Нижнего Новгорода до Рыбинска общество «Самолёт» организовало в 1857 году до Казани, через год – до Перми, а в 1859 году до Симбирска. Не дремало и «О-во по Волге». Получив в 1859 году заказанные в Англии специальные пассажирские пароходы «Царь» и «Царица», оно открыло пассажирскую линию «Казань–Астрахань». Эти пароходы «были с небывалыми ещё в России удобствами для пассажиров, что поражало современников роскошью своих классных помещений».

Зачастую капитаны первых пароходов «изображали из себя важных особ» и с пассажирами не церемонились.

Расписаний рейсов не было. Были случаи, когда «пароход причалит где-нибудь и стоит час, другой, а иногда и целый день – это капитан отправился на охоту или пошёл в гости к знакомому помещику». Однако все эти неудобства и невежливое отношение к путешественникам не мешало ежегодному стабильному росту числа пассажиров.

С 1873 года пароходы стали возить нефть по Волге не в бочках, а прямо в трюмах. Вначале в специальных ящиках (у братьев Артемьевых), а годом позже в железных отсеках (у Л.Э. Нобеля). В 1884 году впервые на Волге обществом «Кавказ и Меркурий» пароходные топки благодаря усилиям механика Ленца были переоборудованы для сжигания нефти, в результате чего затраты на топливо сократились почти вдвое. Вскоре за обществом «Кавказ и Меркурий» последовали и другие пароходства. Но не все! Так, например, владелец пароходов А.А. Зевеке был убеждённым противником нефтяного отопления на судах. Его огромный волжский флот был переведён на нефтепродукты только после смерти владельца...

Каждое пароходное общество на пристанях крупных городов имело свои посадочные причалы-дебаркадеры. Между пароходовладельцами шла борьба за пассажиров, иногда оригинальным способом. Так, например, как рассказывал мне в 1954 году старейший волгарь, чтобы заманить к себе пассажиров, одно из пароходных обществ (название не сохранилось у меня в памяти) «в придачу» к билету каждому пассажиру в Симбирске выдавало французскую (городскую) булку...

Автору этих строк приходилось плавать по Волге в качестве пассажира ещё на колёсных пассажирских пароходах, построенных в позапрошлом веке. В связи с заполнением в 1957 году Куйбышевского водохранилища колёсные пароходы «вышли из употребления» по техническим причинам. Их заменили суда озёрного типа: теплоходы, дизель-электроходы, «омики», «Кометы», «Метеоры» и др.

В 1990-е годы движение по Волге почти прекратилось из-за экономических и политических перемен. Будем жить в ожидании лучшего. Может быть, на смену редким туристическим теплоходам и баржам придут экранопланы, изобретённые ещё советским конструктором Ростиславом Алексеевым и удивившие весь мир?

Юрий Осипов