

А. В. Окороков

Паровое судостроение и судоходство в бассейне реки Оки в XIX – начале XX века

Аннотация: статья посвящена истории пассажирского и грузового пароходства на Оке в XIX – начале XX вв. Приводятся сведения о наиболее крупных окских пароходчиках, пароходных обществах и товариществах, работавших на реках Оке, Москве, Клязьме; дается краткая информация о судостроительных предприятиях, строивших пароходы, и купцах-пароходовладельцах, сыгравших значительную роль в развитии окского судоходства.

Ключевые слова: история, речное судоходство, Ока, Москва-река, Клязьма, пароходы, судовладельцы, купечество, предпринимательская деятельность, судостроение.

Принято считать, что первое в России транспортное судно с паровой машиной, мощностью 4 лошадиные силы (далее л. с.), создано в 1815 г. на Петербургском машиностроительном заводе Ч. Берда, основанном в 1790 г., и известно в литературе под названием «Елизавета» (приписано судну позже). Судя по описанию, опубликованному в журнале «Сын отечества» (№ 38 за 1815 г.), пароход Берда представлял собой обычное деревянное речное судно — тихвинку, в корпус которого была поставлена паровая машина. На самом старом из дошедших до нас рисунков, опубликованном в книге Тауэра (Tower), пароход изображен с кирпичной трубой, от которой, по-видимому, отказались после первых же рейсов¹. В ноябре 1815 г. пароход Берда открыл регулярные рейсы между Петербургом и Кронштадтом.

Любопытны юношеские воспоминания о путешествии на пароходе академика Петербургской АН А. В. Никитенко. В дневнике 9 июля 1828 г. он восхищенно записал: «С судна подали сигнал, пассажиры хлынули на палубу, и минуты спустя мы были уже на середине реки... Стоя на палубе, спокойно сидя в каюте, вы с невероятной быстротой (речь идет о скорости парохода в 9–10 км/ч. — А. О.), почти незаметно, переноситесь вдаль: так ровен ход судна, до такой степени двигающая его сила подавляет колебание волн. Один только шум колеса, которое быстро вращается под действием пара и как плуг взрывает водную равнину, нарушает тишину, среди которой судно без всяких внешних пособий, одною внутреннею силой совершает путь свой...»².

¹ Яковлев И. И. Корабли и верфи. Изд. 2-е. Л., 1973. С. 120.

² Цит. по: Котлов Г. «С невероятной быстротой...» // Техника-молодежи. 1990. № 7. С. 61.

В 1816 г. по соглашению с Бердом, начали строить буксирные пароходы с машинами мощностью 36 л. с. и на Пожевском железоделательном заводе.

Переломным в развитии речного судостроения считается 1842 г., когда указом Николая I были отменены частные привилегии и разрешено всем желающим строить и эксплуатировать пароходы на всех водных путях России. Это решение благоприятно сказалось на развитии судоходства: количество буксирных пароходов на реках быстро возросло, они стали вытеснять бурлацкую и конную тягу. Начали создаваться частные речные пароходные компании³.

Практика постройки первых пароходов в России показала острую необходимость совершенствования технологического оборудования судостроительных предприятий. Организация строительства пароходов для первых мастеров этого дела была нелегкой задачей. Из прошлого опыта судостроения могли быть использованы лишь навыки постройки деревянных корпусов несамходных судов. А пароходы были качественно новым видом флота с соответствующими требованиями к прочности корпуса, его форме и распределению нагрузок. Этим требованиям деревянный корпус, конструктивно мало отличавшийся от корпусов барж, не всегда мог удовлетворять, а строительство металлических корпусов еще не было развито (первый металлический корпус парохода построен на Выксунском заводе лишь в 1845 г.). Поэтому первые пароходы создавались в деревянных корпусах: организация постройки деревянных барж была знакомым делом.

Строительство пароходов сосредоточивалось на более оснащенных по тому времени заводах, где создавались паровые машины и котлы: заводах Ч. Берда

³ Яковлев И. И. Корабли и верфи. С. 123.

Спутникъ по рѣкѣ Волгѣ, ея притокамъ, Камѣ и Окѣ.

19  02 г.

ТОВАРО-ПАССАЖИРСКОЕ ПАРОХОДСТВО
по рѣкѣ Окѣ

И. И. ФАНТАЛОВА.

ПАРОХОДЫ ОТПРАВЛЯЮТСЯ ЕЖЕДНЕВНО
изъ Н.-Новгорода въ 1 час. дня, изъ Мурома въ 12¹/₂ час. дня.

Тажеа одинаковая еъ другими пароходетвами.

Реклама пароходства И. И. Фанталова. Из книги: *Спутник по реке Волге, ее притокам, Каме и Оке с картами Волги, Камы и Оки, видами и планами Волжских, Камских и Окских городов* (Саратов, 1902)

в Петербурге и В. А. Всеволожского. Последний был устроен на реке Пожве, правом притоке Камы, в имени Всеволожского. В 1816–1817 гг. на этом заводе построены первые 3 парохода («стим-боты»). В 1817 г. два из них спустились по Каме и направились на Нижегородскую ярмарку (тогда Макарьевскую), дошли до Казани и вернулись обратно, зазимовали в плесе у Тихих гор и весной ледоходом была испорчены. Машины сняли и увезли в Пожву. По другим сведениям пароходы дошли до Сарапула, где были поставлены на прикол и со временем и сгнили. В 1821 г. на воду спущен четвертый пожевский пароход, который некоторое время ходил по Каме и Волге. Все эти пароходы строились под руководством широко образованного инженера П. Г. Соболевского мастерами Пожевского завода Шестаковым, Чистяковым, братьями Казанцевыми и др.⁴

⁴ Прикамская жизнь. 1909. № 30, 99, 149.

Вскоре в строительство пароходов включился Выксунский горный (чугунно-плавильный и железоделательный) завод, основанный еще в 1765 г. братьями А. Р. и И. Р. Баташевыми и перешедший в 1821 г. к генерал-аншефу Д. Шепелеву. Первый пароход на заводе построен в 1826 г. для личных нужд хозяина предприятия. Несколько судов были сделаны по заказам Общества «Вулкан», а также купцов Зворыкина, Чернышева и др. Одновременно на заводе выпускались паровые машины для пароходов («Петр Великий» и «Николай I»). Для нижегородского купца Сомова был построен пароход «Выкса» мощностью 95 л. с., спущен на воду пароход «Сокол»⁵.

Помимо заводов, строительство пароходов практиковалось и на временных площадках. Так, на реке

⁵ Шонов П. Окские корабли // Волго-Невский проспект. 2005. № 2. 27 января.

Мегре вблизи Белозерска построено два парохода; на Волге в селе Юршино по заказу Д. П. Евреинова и его компаньона И. И. Глебова в 1819 г. заложены три корпуса пароходов; в селе Грузино Новгородской губернии построено два парохода. Строительство велось и в других местах.

В 1850-х гг. возник ряд судостроительных заводов. Так, в 1852 г. основан завод братьев Шиповых в Костроме, в 1857 г. — завод Курбатова в Нижнем Новгороде. В те же годы основаны заводы братьев Каменских и И. И. Любимова в Перми, позднее — заводы в бассейне Оки: Коломенский машиностроительный завод (1862), Механический завод инженер-механика П. Ф. Валенкова в Муроме (1890), Механический завод С. И. Семенычева в Гороховце (1892). Судостроительные заводы, выпускавшие различные суда небольшой мощности и грузоподъемности, существовали в Касимове, Шиморском, Шатуре.

В Молитовском затоне Оки действовали 3 завода: Яковлева (основан в 1887 г., с 1890 г. строил пароходы), выпустивший в общей сложности около 120 судов различных типов, в том числе крупные пассажирские пароходы «Дедушка Крылов», «Нижний Новгород», «Крестьянка»; Летяева (основан в 1898 г., построено свыше 40 пароходов); Крюкова (около 25 судов)⁶.

В 1912–1913 гг. в Нижнем Новгороде появился завод «Нижегородский теплоход», принадлежавший «Торговому и промышленному обществу „Волга“». Его продукцией стали нефтеналивные баржи, теплоходы-буксиры. Инициатором строительства был известный волжский пароходчик, городской голова (с 1913 г.) Д. В. Сироткин. Не без его участия в 1907 г. гороховецкими мастерами-корабелями построена знаменитая «Марфа Посадница» — первая в России металлическая нефтеналивная баржа, внушительных даже для Волги размеров (длина 53 м, ширина 21 м, грузоподъемность 9 тыс. тонн), сконструированная по типу расшивы — традиционного деревянного речного судна, отличавшегося непревзойденными судоходными качествами. Вспоминая постройку «Марфы Посадницы», Сироткин писал: «Я в течение многих лет производил по своим чертежам постройку судов... Немцы шли за мной, как видно из специальных немецких журналов. Мне помогал мастер из Прибрежья Тимофей Иванович Комиссаров»⁷.

Особое значение для окского судостроения имел Коломенский завод, основанный военным инженером А. Е. Струве в 1863 г. как временные мастерские при

строительстве железнодорожного моста через реку Оку у города Коломны. Первой продукцией завода стали мостовые конструкции для железных дорог. Во 2-й половине XIX в. он выпускал паровозы, вагоны, речные суда, локомобили, землечерпательные снаряды и др. С 1866 г. (когда управление перешло к брату А. Струве — Густаву) именовался «Заводом инженеров братьев Струве», с 1871 г. — Акционерным обществом «Коломенский машиностроительный завод». В 1877 г. правление завода приобрело Кулебакский металлургический завод и для перевозки материалов между Кулебаками и Коломной в 1878 г. построило свой первый пароход. С 1880-х гг. суда на Коломенском заводе строились регулярно: в 1882 г. сдан первый пассажирский пароход, через год — первая шхуна для Каспия, в 1888 г. — первая землечерпательная машина. В 1903 г. завод купил у А. Нобеля патент на изготовление нового типа двигателя — дизеля, увековечив его в названии винтового буксирного теплохода «Коломенский дизель» (1907).

В начале XX в. Коломенский завод создал Мордовщиковскую судостроительную верфь недалеко от Кулебак. Участок для верфи был выбран вблизи тогда уже существовавшей железной дороги Кулебаки–Липня. Участок назывался Мордовщик и располагался вблизи села Липня, в 8 верстах от Мурома во Владимирской губернии. Планировочные работы здесь начались летом 1907 г. Для подъема судов со стапелей была устроена судояма с расчетом, чтобы баржи со стапелей поднимались весенними разливами и затем выводились по Оке. В том же году Общество Коломенского машиностроительного завода получило крупные заказы на постройку нефтеналивных барж. Первыми построены баржи «Екатерина Великая», «Ольга Премудрая», «Ярославна», а также морская самоходная шхуна «Царевич Алексей». К 1912 г. судовой верфь стала основным поставщиком речных барж для Волжского бассейна. Наряду со строительством барж, резервуаров, мостов и кессонов началось изготовление паровозных тендерных баков, железнодорожных цистерн, шахтных труб. До 1917 г. на Мордовщиковской судовой верфи построено более 60 судов общей грузоподъемностью свыше 200 тыс. тонн, в том числе 30 барж и около 20 землеотвозных шаланд, а также грузопассажирские теплоходы, буксир и шхуна⁸.

На Коломенском заводе построены первый российский паровоз (1869), первый в мире винтовой наливной морской теплоход «Дело» для Каспия (1908 г.; впоследствии назывался «III Интернационал», затем — «В. Чкалов»), первый пассажирский колесный

⁶ Шонов П. Окские корабли.

⁷ Казаев И. Городской голова, меценат, предприниматель // Нижегородский предприниматель. № 97/1. URL: http://www.innov.ru/nr/97_1/str22_23.htm (дата обращения: 19.05.2012).

⁸ URL: http://www.korabel.ru/catalogue/item_view/304.html (дата обращения: 23.10.2011).

теплоход «Урал» (1911). В 1911 г. сдана серия винтовых пассажирских теплоходов для общества «Кавказ и Меркурий»: «Бородино», «1812 год», «Кутузов», «Багратион» и др. Всего заводом построено до 180 судов: пароходов, теплоходов, шхун, землечерпательных машин, барж и др.

Развитие судостроительной промышленности способствовало распространению пароходов на реках России, в том числе и на Оке. По данным И. А. Шубина, в 1874 г. на Оке работали 9 пароходов: 7 пассажирских и 2 буксиро-пассажирских⁹. Согласно переписи 1900 г. по Оке уже ходили 106 пароходов, в том числе 11 пассажирских, 17 товаропассажирских, 6 буксиро-пассажирских, 55 буксирных и 17 служебных. Число непарового флота достигало 1211 единиц. После Октябрьской революции, к началу навигации 1918 г. в Московско-Окском бассейне национализировано 165 самоходных и 814 несамоходных судов, переданных в ведение Главного управления водного транспорта Народного комиссариата путей сообщения¹⁰.

История развития Московско-Окского пароходства началась в 1830-х гг., когда подполковник А. Шипов подал прошение об утверждении привилегии на рейсы пароходов по Волге и Оке (от Нижнего Новгорода до Коломны), однако проект не получил развития. Сохранились сведения, что организовать пароходное сообщение по рекам Оке и Москве пытались статский советник Давыдов, московские купцы Измаилов и Пирогов, тверской купец Савин. Но и эти начинания не получили продолжения.

В 1845 г. на нижней и средней Оке, по сообщению известного муромского краеведа начала XX в. В. Добрынкина, появился буксирный пароход «Касимов» касимовского купца Д. С. Баркова¹¹.

В 1849 г. Скрипицыну и Жеребцову разрешили учредить пароходство по Волге, Каме, Оке и их притокам. В 1856 г. купец Лагутин получил разрешение на пароходе «Орлик» (мощностью 12 л. с.) перевозить грузы и пассажиров по Москве-реке и Оке. В том же году около Мурома появился пароход «Скорород»¹², направлявшийся в Выксу за грузом. Житель Муром В. М. Емельянов вспоминал, что пароход вызвал небывалый интерес, посмотреть на это чудо сбежалась чуть

ли не треть города (до 5 тыс. человек); 12 смельчаков отважились прокатиться на «бесовской машине», как окрестили пароход местные жители. Прогулка получилась неудачной: пароход сел на мель, путешественники вернулись в родной город спустя сутки и поведали всем желающим о новом транспортном средстве¹³.

В начале 1857 г. гвардии капитан Г. Н. Львов в ответ на свое прошение получил разрешение, утвержденное приказом Главного управления путей сообщения и публичных зданий Департамента искусственных дел № 105 от 29 мая 1857 г., организовать «на собственный счет буксирное и пассажирское пароходство по рекам Москве, Оке и Волге»¹⁴. Согласно докладу Департамента главноуправляющему путей сообщения от 15 апреля 1857 г., границы судоходства были определены от города Москвы по реке Москве до ее устья, по реке Оке от города Орла до Нижнего Новгорода и по реке Волге от города Твери до города Симбирска¹⁵. Спустя некоторое время Львов получил разрешение на организацию пароходства, а также открытый лист «для свободного и беспрепятственного плавания» по V, VI и III округам, в пределах которых протекали Ока, Москва и Волга. Было положительно решено и еще одно его ходатайство: об организации пароходства по рекам Зуше и Проне — притокам Оки.

Пока шла переписка Львова с Департаментом искусственных дел, в Главное управление путей сообщения поступило еще несколько прошений открыть пароходство по Оке. Разрешения были выданы надворному советнику Смольянинову на учреждение буксирного пароходства по Оке вверх до Коломны и вниз до Нижнего Новгорода и Торговому дому Барковых¹⁶ в Касимове на «плавание своими пароходами по р. Оке от Нижнего Новгорода до г. Коломны»¹⁷.

Однако первым создать пароходство в Москве удалось все же Львову. Об этом свидетельствует донесение начальника III округа главноуправляющему

⁹ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М., 1927. С. 508.

¹⁰ URL: <http://www.tagantransport.ru/article/9.html> (дата обращения: 04.01.2012)

¹¹ Добрынкин В. Муром прежде и теперь. М., 1903. С. 84.

¹² «Скорород» построен в 1855 г., перестроен в 1860 г.; железный, мощность 24 л. с. Принадлежал Обществу «Кавказ и Меркурий». Использовался главным образом на Волге (от Нижнего Новгорода до Астрахани) и Каме (до Перми).

¹³ Чернышев В. Прогулки по Мурому купеческому. Путеводитель. URL: <http://dobrayalira.ru/chtenie/arhivny-dobroy-liry/murom-progulki-po-muromu-kupecheskomu-putevoditel.html> (дата обращения: 12.11.2011).

¹⁴ Кузовкин А. И., Тарханян Л. С. Коломна — город портовый. К 150-летию порта «Коломна». Коломна, 2008. С. 17.

¹⁵ Доклад опубликован: Кузовкин А. И., Тарханян Л. С. Коломна — город портовый. С. 19–20.

¹⁶ Барков Дмитрий Сергеевич — основатель купеческой династии Барковых, купец 1-й гильдии. Бывший крепостной заводчиков Баташевых. В 1816 г. он с семьей получил вольную и поселился в Касимове. Здесь Барковы открыли железолудильный завод, перекупили у местных хозяев серно-купоросный и кожевенный заводы и даже стали пайщиками одной из золотопромышленных сибирских компаний. В 1830–1833 гг. Д. С. Барков избирался городским головой. К середине XIX в. Барковы считались одной из самых деятельных и состоятельных касимовских фамилий.

¹⁷ Кузовкин А. И., Тарханян Л. С. Коломна — город портовый. С. 21.

1902 годъ.

Вятское Пароходство
по рѣкамъ ВОЛГѢ, КАМѢ и ВЯТКѢ

Т. Ф. БУЛЫЧЕВА
между НИЖНИМЪ-НОВГОРОДОМЪ, КАЗАНЬЮ и ВЯТКОЙ.

ПАРОХОДЫ ОТПРАВЛЯЮТСЯ
ЕЖЕДНЕВНО
изъ Н.-Новгорода въ 3 час. дня, изъ Вятки въ 8 час. веч.

Въ Нижнемъ-Новгородѣ городская пристань находится противъ Биржи, гдѣ и производится выдача пассажирскихъ билетовъ и пріемъ грузовъ.

Реклама Вятского пароходства Т. Ф. Булычева. Из книги: *Спутник по реке Волге, ее притокам, Каме и Оке с картами Волги, Камы и Оки, видами и планами Волжских, Камских и Окских городов (Саратов, 1902)*

путями сообщения об открытии пароходства по р. Москве от 16 мая 1858 г.: «Правление IV округа имеет честь донести Вашему высокопревосходительству, что разрешенное открытым листом от 31 мая 1857 г. № 6044 Вашим превосходительством гвардии капитану Львову пассажирское пароходство по рекам Москве, Оке и Волге им открыто. Два парохода: товарный «Москва» в 30 сил и пассажирский «Николай» в 45 сил (по другим данным — 30 л. с.) начали плавание для опыта по р. Москве 28 апреля сего года, и 4 мая пароход «Николай» отправился с грузом и пассажирами в Нижний Новгород, а пароход «Москва» — в г. Коломну»¹⁸. О важности события свидетельствует то, что о нем 22 мая 1858 г. было доложено Александру II. Отметили это и московские газеты. Пароходы Львова «Николай» и «Москва» построены в Санкт-Петербурге. На них стояли паровые машины высокого

давления, корпуса были сделаны из железа. Пароход «Николай» имел осадку 10 вершков, пароход «Москва» — 9. Развивали суда по тем временам довольно приличную скорость: по течению они проходили за сутки до 150 верст, а против течения — около 100.

По поводу открытия пароходной линии на Оке авторы «Материалов для географии и статистики России, собранных офицерами Генерального штаба» сообщали: «В заключение статьи о судоходстве следует сказать, что в 1858 году оно первый раз производилось при содействии парового двигателя. Три парохода, приспособленные к плаванью на мелководных реках сделали в этом году первый опыт буксировки судов между Москвой и Нижним Новгородом. Результаты пароходства на Оке еще не обнаружили; но, по всей видимости, владельцы пароходов г-да Львов и Барков будут хорошо вознаграждены. По крайней мере, нельзя не пожелать им полного успеха; потому, что развитие судоходства по Оке посредством пароходов, чрезвычайно оживит движение товаров по одному из

¹⁸ Цит. по: Кузовкин А. И., Тарханян Л. С. Коломна — город портовый. С. 21.



Пароход «Булычев» Товарищества «Вятско-Волжское пароходство». Открытка рубежа XIX–XX вв.

важнейших торговых путей в государстве... Содействуя удобству и легкости сообщения пароходство окажет, вместе с тем, благотворное влияние и на нравственность прибрежных Оке жителей, уменьшив сильно развитый между ними бурлацкий промысел, приучающий крестьянина к беспорядочной жизни вдали от семейства¹⁹.

В 1859 г. отправился в свой первый рейс Муром — Нижний Новгород буксирный пароход «Илья Муромец», построенный в Выксе по заказу муромского купца Г. Д. Зворыкина. Известно, что в 1862 г. капитаном парохода был балахнинский купец 3-й гильдии М. П. Плотников. Маршрут судна ограничивался бассейнами рек Волги и Оки, в основном он буксировал баржи с грузом.

В начале 1860-х гг. отставной генерал-майор (по другим данным, полковник) А. П. Щербачев открыл пароходное сообщение по Верхней Оке: на участке между Белевом, Калугой и Серпуховом. Он был также одним из инициаторов проведения первой в Калужской губернии Рязско-Вяземской железной дороги. Вскоре появились буксирные пароходы Коломенского завода А. Е. Струве, обслуживавшие грузоперевозки



Пристань на реке Москве в г. Коломне. Открытка рубежа XIX–XX вв.

только своего предприятия²⁰. Флотилия А. П. Щербачева, работавшая на линии Калуга — Серпухов, состояла из двух буксирных пароходов: «Ока» и «Проворный». Впоследствии их продали калужскому купцу И. К. Цыпулину.

Иван Козьмич Ципулин родился в 1825 г. в крестьянской семье в селе Ловцы Зарайского уезда Рязанской губернии; получил начальное образование, обучившись грамоте и письму; рано начал трудиться

¹⁹ Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Рязанская губерния / Сост. М. Баранович. СПб., 1860. С. 97.

²⁰ Истомина Э. Г. Водные пути по Оке: судостроение и судоходство в XVIII–XIX веках // Дединовский вестник. Вып. 1: Материалы Всероссийской научно-практической конференции «Дединово — колыбель отечественного флота», посвященной 340-летию основания дединовской государственной кораблестроительной верфи (1667–1670 гг.) (с. Дединово Луховицкого района Московской области, 16 ноября 2006 г.). Орел, 2007. С. 77.

и благодаря уму, находчивости и сообразительности многого достиг. Сначала он занимался судопромышленным делом, был водоливом, перегонял плоты, потом устроился доверенным управляющего торговыми перевозками в судопромышленную контору, позже стал владельцем паровой пристани в Калуге.

Пристань Ципулина располагалась почти у самого пласкоутного (понтонного) моста через Оку, за которой шла дорога в Перемышль. К пристани был построен подъезд от Казанской церкви. В середине XIX в. протяженность пристани составляла 3 версты (от устья реки Яченки до устья Киевки), она была сплошь заставлена судами и завалена лесом. В 1870-е гг. ее благоустроили и стали использовать не только для грузовых, но и для пассажирских судов. На этом месте в 1872 г. Ципулин и организовал водное сообщение от Калуги до Серпухова судами «Князь Владимир Святой» и «Ока» — небольшими пароходами с маленькими каютами, салоном в носовой части (для 1-го класса), рулевой рубкой и мачтой с треугольным вымпелом.

Рейсы судов были ежедневные, кроме воскресных. «Князь Владимир Святой» отходил от Калуги по понедельникам, средам и пятницам в 6.30 и отправлялся обратно из Серпухова со станции Ока Московско-Курской железной дороги по вторникам, четвергам и субботам ночью, в 3.00. В остальные дни по такому же расписанию ходил пароход «Ока». Пассажиры верхней палубы могли иметь при себе только мелкие вещи. Крупную кладь сдавали матросам для помещения в трюм. Для удобства пассажиров, прибывавших на серпуховскую станцию с пароходами из Калуги, управлением Московско-Курской железной дороги с начала и до окончания навигации ежедневно в 18.35 отправлялся передаточный пассажирский поезд с вагонами всех классов, и через два часа пассажиры уже были в Москве. По решению владельца пароходов И. К. Ципулина паровая пристань выходила на станцию Ока к прибытию поезда, чтобы помочь перенести вещи в вагоны.

Весь путь с пересадками занимал около 14 часов. Отправляясь в дальнюю дорогу, пассажиры брали с собой съестные припасы, более состоятельные пользовались на пароходах буфетом, где в меню значились: стерляжья уха, осетрина, белорыбица, балык, зернистая икра, коньяк лучших марок и французское шампанское. Но это был не столько переезд, сколько путешествие, особенно его первая половина, во время которой можно было созерцать красоты окского каньона. На малое количество пассажиров Ципулин не жаловался: затраты на этот вид транспорта себя окупали. Билеты по решению главы

пароходства продавали в Калуге и в один конец, и «туда и обратно»²¹.

В 1873 г. И. К. Ципулин открыл пассажирское и буксирное пароходство по Оке от Калуги до Каширы. До Серпухова ходили пароходы «Ципулин» и «Дмитрий Донской», а от Серпухова до Каширы — «Екатерина» и «Владимир». К концу XIX в. Ципулин стал крупным промышленником, владельцем земель и пароходов. Его суда курсировали по Оке (от Каширы до Белева), доставляя торговые и пассажирские грузы. Флот насчитывал 7 мелких пароходов (4 пассажирских, 1 служебный, 2 буксирных) и около десятка непаровых судов-барок.

26 августа 1883 г. И. К. Ципулин впервые избран гласным калужской городской Думы, 25 апреля 1885 г. — калужским городским головой (и служил им 16 лет, вплоть до самой смерти). На этом посту Ципулин, благодаря деловым качествам купца и промышленника, проявил себя и талантливым управленцем. В его обязанности входил надзор за торговлей и судоходством, почтой, состоянием города, портовых и публичных заведений, присутственных мест. По его настоянию в Калуге разместилось управление Сызрано-Вяземской железной дороги, была открыта городская библиотека, построено здание для военного лазарета. Его усердием и стараниями построен первый водопровод (1886), учреждено ссудосберегательное товарищество, выдававшее рабочим материальную помощь. При участии Ципулина при епархиальном женском училище в 1894 г. устроено отдельное здание для больницы стоимостью 10 тыс. рублей (в начале XX в. годовая стоимость содержания училища составляла 62 тыс. рублей).

За особые труды на благо города И. К. Ципулин возведен в звание потомственного почетного гражданина Калуги (1880)²², награжден медалями и орденами и, за заслуги перед Отечеством, личным именованным оружием — серебряной шпагой. Умер Иван Козьмич 12 мая 1901 г. в Калуге в возрасте 76 лет. На его похороны собрался едва ли не весь город. Отпевали купца в Казанской церкви, в которой он долгое время был ктиторм, а похоронили на родине, в селе Ловцы²³. Пароходство

²¹ Васильев Ю. Ципулинский путь из Калуги в Москву // Калужские Губернские Ведомости» (приложение к газете «Весть»). 2011. № 7 (7828). 30 июня. URL: <http://www.vest-news.ru/article.php?id=19032> (дата обращения: 12.11.2011).

²² Оно присваивалось лицам, снискавшим уважение и почет или известным благотворительностью. За всю историю города представители нескольких купеческих фамилий удостоивались этого звания: Фалеевы, Золотаревы, Подкованцевы, Билибины, Антипины и Теренины.

²³ Чествование городского головы И. К. Ципулина // Калужские губернские ведомости. 1893. 4 июля; *Артемьева Н.* Добрая слава о купце // Весть. 1994. 15 ноября; Иван Козьмич Ципулин (некро-

унаследовал сын — Иван Иванович Ципулин, флот которого в 1902 г. пополнился пароходом «Ципулин-II»²⁴, а в 1907 г. — пароходом «Ласточка»²⁵.

Но вернемся к окскому судоходству. В 1861 г. общество Волжского пароходства «Самолет»²⁶ объявило рейсы между Нижним Новгородом и Елатьмой²⁷, а в 1869 г. пассажирскими пароходами «Нимфа» (построен в 1859 г.), «Нереида» (1859) и «Унди́на» (1853) открыло линию от Муром до Нижнего Новгорода (это расстояние пароходы «Самолета» преодолевали за двое суток). В 1864 г. на участке Нижний Новгород — Елатьма появились пароходы купцов А. Я. Бородачева из Выксы, Куракина, муромского купца Н. В. Зворыкина²⁸. В 1867 г. губернские «Ведомости» сообщали: «Муром. Открытие пассажирского пароходства между Муромом и Нижним Новгородом; такую обязательную услугу для здешних жителей сделало пароходство г. Колчина; услуга эта заключается в том, что теперь сообщение с ярмаркой производится удобно, скоро и выгодно»²⁹. Пароходы И. В. Колчина³⁰ «Радость» и «Друг» ходили два раза

лог) // Калужские губернские ведомости. 1901. 12 мая; Мосин О. В., Мосина С. А. История одной старинной фотографии. URL: http://samlib.ru/o/oleg_w_m/cdocumentsandsettingsolegmoidokumentygorodskojgolowacipulinrft.shtml (дата обращения: 11.12.2011).

²⁴ Колесный пароход «Ципулин-II» построен в 1902 г. в Муроме на заводе Калашникова. Принадлежал И. И. Ципулину. Позже переименован в «Алексин». Принимал участие в съемках фильма «Верные друзья».

²⁵ Пароход «Ласточка» построен в 1907 г. в Нижнем Новгороде на заводе Яковлева. Водоизмещение 75 т., мощность паровой машины 150 л. с., скорость 13 км/ч, брал на борт до 200 пассажиров. Позже переименован в пароход «Совет». Долгие годы работал на реке Северная Двина.

²⁶ Общество Волжского пароходства «Самолет» основали в 1854 г. В. А. Глазенап и М. Г. Бегагель фон Адлерскрон. Акционеры располагали основным капиталом в 250 тыс. рублей, разделенных на тысячу паев. Общество осуществляло перевозки пассажиров и легкого груза от Твери до Ярославля, а затем до Нижнего Новгорода; в 1870-х гг. открылась линия Нижний Новгород — Астрахань. «Самолет» был на Волге третьим по величине пароходным обществом (после обществ «По Волге» и «Кавказ и Меркурий»). К моменту национализации речного флота (1918) «Самолет» имел 42 парохода, многие из них плавали и в советскую пору (до их массового списания в 1950–1960-х гг.).

²⁷ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 470.

²⁸ Там же.

²⁹ Владимирские губернские ведомости. 1867. № 32.

³⁰ Колчин Иван Савельевич (1822–1877) — московский купец 2-й гильдии, крупный промышленник, один из пионеров развития пароходства на Каме и Волге. В 1857 г. вместе с казанским купцом 1-й гильдии У. С. Курбатовым (1827–1885) организовал в Нижнем Новгороде «Паровое механическое заведение для поправки машинных поломок и починки судовых корпусов»; к 1861 г. предприятие имело 5 корпусов и 28 станков. Пароходы («Друг», «Радость», «Приятель» и др.) строились из отечественного железа, которое доставлялось с Урала. После смерти Колчина пароходство и несколько механических судостроительных заводов перешли наследнику и компаньону У. С. Курбатову. За недолгий срок руководства компанией он расширил и упрочил ее положение. Продукция курбатовского завода отмечена золотой медалью «За развитие судостроительного дела на берегах

в неделю и прибывали в Нижний Новгород уже на третий день.

В 1872 г. крестьянин села Ерахтура Касимовского уезда Рязанской губернии Александр Викулович Качков³¹ в компании с представителем Общества «Вулкан» Алексеем Петровичем Самгиным³² открыли пассажирское движение по верхней Оке, между Касимовым и Рязанью, пароходом «Дмитрий Донской», построенным на заводе Гакса в Кунгуре³³. В то время этот отрезок реки считался несудоходным: плавание было сложным; пароходчики не пользовались бакенами, и фарватер указывали малозначительные приметы (кусты, деревья на берегу). Аварии и мели преследовали пионеров речного парового транспорта, поэтому просом пользовались услуги лоцманов. Опытных лоцманов знали в лицо и величали по имени и отчеству. Позднее у особо опасных мелей стали ставить указательные столбы, а фарватер обозначать раскрашенными бочонками. С 1860 г. начали использовать свечи в фонарных бакенах. Дела у А. В. Качкова и А. П. Самгина пошли удачно. Благополучно завершив навигацию, они заказали на том же заводе Гакса второй пароход — «Касимов» и

Волги и за отличное выполнение пароходных паровых машин согласно требованиям русского речного судоходства». В 1885 г. миллионное состояние и все имущество У. С. Курбатова перешло к его племянникам В. П. Курбатову и О. П. Карповой, ставшей достойной продолжательницей семейного дела. К середине 1890-х гг. «Механический завод торгового дома У. С. Курбатова наследники» стал одним из крупнейших предприятий Нижнего Новгорода: здесь трудилось до 600 рабочих, его клиентами являлись практически все пароходные компании Волжского бассейна. В конце XIX в. мощности завода позволяли строить до 6 новых пароходов. Пароходство О. П. Карповой к началу 1900-х гг. располагало 15 пароходами в 1935 л. с. В 1905 г., после экономического кризиса 1900–1903 гг., торговый дом наследников У. С. Курбатова прекратил деятельность. См.: Боровик В. Судостроитель Калашников // Знание-сила. 1953. № 5. С. 15–17.

³¹ Качков Александр Викулович (1826–1904) — основатель крупной пароходной компании на Оке. Бывший крепостной Демидовых. Недалеко от Ерахтура, в селе Борки, имел винокурный завод, производивший в год до 40 тыс. ведер вина на сумму 24 тыс. рублей. Потомственный почетный гражданин города Касимова. В 1877 г. из 22 гласных уездного земского собрания он единственный относился не к купеческому сословию, а к крестьянскому; входил в число крупнейших касимовских предпринимателей.

³² Самгин Алексей Петрович (1838–1903) — елатомский купец, один из пионеров окского пароходства.

³³ По некоторым данным, первым плавание по Оке на участке от Елатьмы до Нижнего Новгорода открыл А. П. Самгин, имевший два парохода: пассажирский — «Дмитрий Донской», буксирный — «Владимир Храбрый». Качков, придя на Оку, попытался выжить конкурента, но по распоряжению Министерства путей сообщения вынужденно принял его в свою линию «как первого открывателя пароходного плавания по Оке». Пассажирский пароход Самгина «Дмитрий Донской» (ходил от Рязани до Нижнего Новгорода) в линии пароходства Качкова за пользование пристанями и право работы на линии отдавал 40 % выручки Качкову, ставшему монополистом на Оке. Позже Самгин открыл пароходную линию на реке Мокше.



Пристань в Рязани. Фото из архива автора

установили в 1863 г. между городами постоянные ежедневные рейсы, а вскоре продолжили линию до Нижнего Новгорода.

Первые окские пароходы 1870-х гг. имели минимум удобств. Это были однопалубные суда с паровой машиной, каюты I и II класса (в каждом всего по две общих каюты — мужской и дамской) помещались в корпусе судна, III класса — на кормовой палубе, крытой тентом. Надстроек, в том числе штурвальных рубок, на палубах не было; для защиты пассажиров от непогоды с тента спускались парусиновые шторы. По информации И. А. Шубина, пароходы более совершенной конструкции («Петр I» А. В. Качкова и «Внучата» Куракина) появились в 1877 г., проработали на Оке недолго и в навигацию 1879 г. были переведены на Волгу³⁴.

Окские предприниматели в первые годы мирно уживались друг с другом, поделив для отправления пароходов дни недели и установив одинаковые пассажирские таксы и фрахты, но уже в конце 1870-х гг. вступили в конкурентную борьбу, в которой победил А. В. Качков³⁵. В 1881 г. ушел с Оки «Самолет»: 2 парохода Общества и все его пристани на Окской линии движения купил Качков. В компанию с оставшимися пароходчиками вступил Н. В. Зворыкин с пароходом «Владелец» (по другим данным, «Ярославль»), а с

навигации 1882 г. начали работать К. К. Штейерт и Н. В. Кленов, по заказу которых на Коломенском заводе были построены однотипные пароходы «Густав Струве» и «Император Александр III». Не выдержав борьбы, они вступили в соглашение со «старичками». В 1889 г. по инициативе Качкова учреждено «Товарищество по р. Оке». В его состав, кроме самого Качкова, А. П. Самгина и А. Я. Бородачева, вошли: купец 1-й гильдии К. К. Штейерт³⁶, касимовский купец Н. В. Кленов и муромский купец Н. В. Зворыкин. С того года пароходы Товарищества перестраивались на «американский лад»: под тип судов, рассчитанный на перевозку главным образом пассажиров.

К концу 1890-х гг. Качков имел 5 товарно-пассажирских судов. Флот Е. П. Бородачевой (вдовы А. Я. Бородачева, унаследовавшей дело после смерти мужа) состоял из 6 пароходов: 3 (1 пассажирский и 2 небольших буксира) ходили по Оке от Рязани до Ниж-

³⁴ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 504.

³⁵ Там же.

³⁶ Штейерт Карл — из обрусевших немцев. С 1890 г. владелец престижной трехэтажной гостиницы в Рязани (позже перешла к его сыну Н. К. Штейерту). В некоторых публикациях упоминается как касимовский купец. Гостиница Штейертов имела телефон, электричество, водопровод, канализацию; по комфорту и обслуживанию считалась одной из лучших в Рязани и предназначена была для элитной публики. В одном из ее номеров останавливался Ф. Шальпин. Пароход Штейертов «Густав Струве» ходил по Оке («прогуливал» постояльцев гостиницы на природе). После октября 1917 г. гостиницу у Штейертов отобрали; дочь последнего владельца Елену Штейерт и ее мать как «лишенок» выселили. След их теряется в 1950-х гг.



Село Павлово на Оке. Пристань А. В. Качкова. Открытка рубежа XIX–XX вв.

него Новгорода, 3 — по Волге от Рыбинска до Казани в составе судов «Волжского товарищества».

Кроме «Товарищества на Оке» в эти годы успешно действовало новое пароходство наследников И. П. Попова (из Елатымы), сначала имевшее один пароход, а затем располагавшее 9 пароходами. Некоторые пароходы помимо Оки работали на Волге и Каме³⁷. Руководила пароходством вдова И. П. Попова Мария Андреевна³⁸.

К концу 1890-х гг. почти все компаньоны «Товарищества по Оке» по разным причинам вышли из его состава, в 1902 г. оно фактически распалось, его пароходы приобрел А. В. Качков. С 1902 г. пароходство функционировало под фирмой «Потомственный почетный гражданин А. В. Качков» и стало, по сути, монополистом

в пассажирских перевозках по Оке. К тому времени фирма располагала 11 американскими пароходами, 3 — полуамериканскими (со вторым этажом только в кормовой части), 4 — буксирными и 1 — товарным, при непаровом флоте до 40 единиц (преимущественно дебаркадеров). К 1905 г. на Оке, кроме Качкова, работал лишь И. И. Фанталов³⁹, на линии Нижний Новгород — Муром; его товаро-пассажирское пароходство основано в 1902 г. После ликвидации в этом же году предприятия на данный участок пришел бывший член «Товарищества по р. Оке» Н. В. Зворыкин (пароходная компания «Зворыкин и К^о»). Однако оба его парохода американского типа не могли составить конкуренции судам Качкова.

В 1903–1905 гг. серьезными конкурентами пароходства Качкова в пассажирских перевозках стало Товарищество «Вятско-Волжского пароходство»⁴⁰. Сна-

³⁷ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 624.

³⁸ Попова Мария Андреевна — пароходовладелица из г. Елатымы. Происходила из старинного золотоордынского рода Кильдишевых. После смерти мужа, И. П. Попова, продолжила его предпринимательскую деятельность, была владелицей нескольких паровых судов. Брала пароходы в заклад и в случае неуплаты денег в срок оставляла эти суда у себя. Пассажирский пароход Поповой «Надежда» курсировал по Оке между Калугой и Серпуховым. Осуществляла благотворительную деятельность: содержала в Елатыме церкви, сиротские приюты для мальчиков и девочек, состояла попечительницей училищ, выделяла средства на ремонт дорог.

³⁹ Фанталов И. И. — муромский купец. Его отец, потомственный почетный гражданин города Мурома, купец 2-й гильдии Иван Васильевич Фанталов происходил из семьи разбогатевших крестьян села Карачарово; известен как хлебный судопромышленник.

⁴⁰ Товарищество «Вятско-Волжское пароходство» основано в 1902 г. в результате преобразования «Общества по реке Вятке» пароходоладельцев Т. Ф. Бульчева, А. Я. Тырышкина и П. И. Александрова. Располагало основным капиталом в 3 млн. рублей. Владело 36 пассажирскими и буксирными пароходами и целым флотом

чала оно пустило по Оке одноэтажные пароходы с небольшой осадкой и быстрым ходом. Их преимущество было в том, что «качковский» пароход должен был идти на перекатах уменьшенным ходом, а «вятские» шли полным. На «вятских пароходах» была введена плата за проезд пассажиров и провоз груза ниже «качковских». Свою роль на первом этапе сыграла смекалка: вятские пароходы старались выходить на линию раньше «качковских», за 2–3 км до подхода к пристани последних, тем самым «собирая» себе всех пассажиров. 13 декабря 1904 г. А. В. Качков скончался. При новых владельцах компании, сыновьях Иване и Василии, пароходство расширило сферу своей деятельности: в 1906 г. открыта товарно-пассажирская линия Рязань — Москва, в 1911 г. пароходы пошли по реке Клязьме. 647-километровая Клязьма изобиловала мелями и перекатами, поэтому долгое время не осваивалась пароходчиками. Сложилась удивительная ситуация: некоторые купцы Владимирской губернии владели пароходами, но они работала на других реках России. Так, ковровским купцам Першиным уже в 1870-е гг. принадлежали 6 пароходов. Эти старообрядцы, проповедовавшие трезвость, труд и умеренность в развлечениях, давали судам колоритные имена: «Трудоборец», «Трудолюбец», «Трудоносец». Их пароходы ходили не по Клязьме, а по Волге и Каме.

Первым решил открыть судоходную линию на Клязьме костромской помещик Катенин. В апреле 1887 г. (по другим данным, в 1886 г.) в Клязьму вошел первый пароход Катенина — «Посыльный», совершавший до того рейсы по Унже, притоку Волги. Во время высокой воды в половодье он доходил до Коврова, в остальное время курсировал от пристани Холуй в Вязниковском уезде до Нижнего Новгорода. Опыт оказался удачным. Вскоре (по разным источникам, в 1890 или в 1891 гг.) Катенин пустил по Клязьме два грузопассажирских парохода: «Клязьма» и «Ковров»⁴¹. Желающих воспользоваться услугами нового вида транспорта было немало, однако спустя некоторое время Катенин передал дело судовладельцу ковровчанину М. Е. Николаеву⁴². Тот купил пароходы Катенина за 18 тыс. руб.,

барж, баркасов и дебаркадеров, общее количество которых доходило до 100 единиц. Успешно работало до 1917 г.

⁴¹ И. А. Шубин в своем труде называет суда, принадлежавшие владимирскому купцу Катенину, «Владимиром» (18 сил) и «Магвеем» (30 сил), которые начали работать в навигацию 1891 г. по маршруту Холуй — Нижний Новгород (См.: Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 656). Возможно, несогласование в названиях судов связано с их переименованием.

⁴² Николаев Матвей Егорович — судовладелец. Родился в 1820 г. в селе Фоминки Гороховецкого уезда Владимирской губернии, в семье крепостного крестьянина. В 1840 г., скопив некоторую сумму денег, вместе с товарищем нанял работников с лошадьми и самостоятельно провел барку из Нижнего Новгоро-

отремонтировал их и, построив новый — «Поставщик Морозов», открыл товарно-пассажирскую линию Холуй — Нижний Новгород. При отсутствии конкуренции его дело быстро развилось, вскоре он располагал кроме 3 пароходов (товарно-пассажирский, товаро-буксирно-пассажирский и буксирный) непаровым флотом до 30 единиц.

Спустя несколько лет после начала работы Николаева на Клязьме попытался закрепиться нижегородский купец И. И. Щербаков, располагавший 3 пассажирскими пароходами. Спустя 3 года, не выдержав конкуренции, он был вынужден уйти. К этому времени Николаев имел уже 4 парохода, включая «Марию» (построена в 1899 г.). В 1900 г. он обновил свой флот, оставив только «Марию» и построив на заводе Яковлева в Нижнем Новгороде 4 новых парохода мощностью от 25 до 40 номинальных сил (далее н. с.), и оставался монополистом вплоть до 1911 г., когда на Клязьму пришли с Оки наследники Качкова. В 1913 г., не выдержав конкуренции, Николаев ликвидировал дело. Но в том же 1913 г. последних вытеснило с Клязьмы богатое «Товарищество мануфактур А. Я. Балина»⁴³, имевшее фабрику в селе Юже. Оно завело 2 американских парохода и около 20 непаровых судов (барж, тезянок, баркасов), прибавило к ним несколько арендованных паровых и непаровых судов и открыло правильную линию Нижний Новгород — Холуй. Фрахт, благодаря собственным крупным грузам, был понижен до пределов, признанных невыгодными пароходством Качкова.

«Пароходство по р. Оке наследников А. В. Качкова» (так оно называлось после смерти основателя) переместилось с Клязьмы на Оку и чуть позднее на Москву-реку⁴⁴. В 1916 г. на всех его линиях работало 10 пароходов американского типа, 2 — полуамериканского,

да во Владимир. К концу 1870-х гг. Максим Егорович имел уже 19 барок и один мокшан, на которых перевозил различные грузы, в том числе материалы для строительства Московско-Нижегородской железной дороги. С 1869 по 1884 г. работал у фабрикантов Морозовых сначала барочником, а затем подрядчиком, доставлял на барках камень из Коврова в Боголюбово для строительства железного моста через реку Клязьму.

⁴³ «Товарищество мануфактуры А. Я. Балина» основал в 1855 г. предприниматель и общественный деятель Асигкрит Яковлевич Балин (капитал 3 млн. руб.). В начале XX в. оно владело бумагопрядильной и ткацкой фабриками, электростанцией, механическими мастерскими, чугунолитейным, лесопильным и кирпичным заводами, мукомольной мельницей. На предприятиях было занято около 7,8 тыс. рабочих, выпускалось продукции на 7 млн. руб. в год. Товариществу принадлежало около 1,1 тыс. десятин лесных угодий и пароходство с 2 пассажирскими и 3 буксирными пароходами (рейсы по Клязьме и Оке). В 1914 г. капитал фирмы составлял 6 млн. руб. (1,2 тыс. именных паев по 5 тыс. руб.), балансовая стоимость имущества — свыше 15,7 млн. руб., прибыль — около 140 тыс. руб.

⁴⁴ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 656.

1 товарный пароход и 4 буксирных судна. Кроме этого, ему принадлежало 25 пассажирских дебаркадеров, около 20 баркасов и барок⁴⁵. В Касимове пароходство владело затоном для ремонта судов; в Москве, на Комиссариатской набережной, имелись обширные склады. Конторы пароходства находились в Нижнем Новгороде, Касимове и Рязани. О развитии пароходства свидетельствует динамика числа пассажиров, пользовавшихся его услугами: 1910 г. — 269 567; 1911 г. — 288 945; 1912 г. — 321 074; 1913 г. — 308 458⁴⁶.

В связи с улучшением окского пути, на который обратило внимание правительство, Вслед за пассажирским пароходством, на Оке появилось буксирное пароходство. 22 июня 1862 г. было организовано «Товарищество (на паях) буксирного пароходства «Вестник»» (из бывшего пароходства «Николай и К^о») — для перевозки грузов с низовых пристаней Волги до Рыбинска, а также по рекам Каме, Оке и Шексне». Его основной капитал (320 тыс. руб.) был разделен на 320 паев по 1000 рублей каждый, правление находилось в Москве. Не сумев наладить дело, товарищество вскоре прекратило существование.

26 октября 1863 г. учреждено «Товарищество буксирно-пассажирского пароходства под фирмой «Лебедь»» с основным капиталом в 250 тыс. рублей и 4 буксирными пароходами. Его учредителями выступили владельцы пароходства «Брылкин, Головин и К^о» (надворный советник Иван Брылкин и коллежский ассессор Евгений Головин) совместно с балахнинским купцом 2-й гильдии Александром Плотниковым. Товарищество перевозило пассажиров и грузы по Волге, Оке и Каме с их притоками. К 1868 г. оно удвоило капитал и имело уже 6 пароходов, а в 1870 г., внося изменения в устав, получило право распространить свою деятельность не только на важнейшие реки волжского бассейна (Волгу, Оку, Каму), но и на Каспийское море.

В 1882–1883 гг. крупный российский предприниматель, председатель правления Московско-Рязанской железной дороги В. К. фон Мекк⁴⁷ основал «Товарищество срочного пароходства на Оке», которое

⁴⁵ Истомина Э. Г. Водные пути по Оке... С. 78.

⁴⁶ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 752.

⁴⁷ Мекк Владимир Карлович, фон (1852–1893) — предприниматель, старший сын «железнодорожного короля» Карла Федоровича фон Мекка. Родился в городе Рославле. Еще при жизни отца, в возрасте 21 года, помогал ему в делах. В 1876 г. женился на дочери крупного московского водочного фабриканта М. А. Попова. После кончины отца в 1876 г. Владимир Карлович взял на себя руководство коммерческими предприятиями семьи. Он был председателем правления Либаво-Роменской железной дороги, входил в состав руководства других железных дорог и предприятий, контролировавшихся семейством фон Мекк. Был вхож в придворные круги, имел звание камер-юнкера и умел при случае использовать свои связи. Крупный помещик, имел имение под Можайском и был уездным предводителем дворянства.

к 1885 г. уже имело 3 железных буксирных парохода. Товарищество транспортировало грузы от приокской станции Московско-Рязанской дороги до Нижнего Новгорода, особенно в период Нижегородской ярмарки. Благодаря умелой организации и положению фон Мекка оно составило достойную конкуренцию Московско-Нижегородской железной дороге. В конце 1888 г. товарищество преобразовано в акционерное общество «Ока». Согласно уставу оно занималось: перевозкой пассажиров и грузов по рекам Волге, Каме и Оке и их притокам, а также по Мариинской и Тихвинской водным системам; перевозкой грузов сухим путем (по железным дорогам и гужевым транспортом); «использованием комиссионных поручений по продаже товаров и грузов со складов». Его основной капитал, составлявший 1 млн. руб., разделенных на 10 тыс. акций по 100 рублей каждая, позднее был увеличен до 1,5 млн. руб. В устав впервые включен пункт, где говорилось, что в случае мобилизации всякое судно общества может быть изъято во временное пользование или в полную собственность правительства «с производством обществу за временное пользование вознаграждения по 6% в год со стоимости судна»⁴⁸.

В начале 1900-х гг. Общество «Ока» вошло в состав одного из крупнейших нефтепромышленных и судоходных предприятий Волги — Общества «Мазут», с сохранением своего названия. К тому времени оно владело 20 буксирными пароходами, общей мощностью более чем в 2,4 тыс. н. с., и более чем 100 непаровыми судами. Общество занималось перевозкой нефти в различные районы, в том числе и на участке от Нижнего Новгорода до Щурова (Коломны). На этой линии ходили пароходы «Николай», «Александр», «Надежда», «Владимир», «Аттал», «Кира». По пути следования пароходов в Лавкове, Муроме, Досчатом, Липне, Касимове и Щурове были оборудованы хранилища, где нефть перекачивалась.

В 1881 г. на Оке появилось буксирное пароходство И. А. Салтыкова (крупного лесопромышленника, купца 1-й гильдии из Рязани), располагавшее 4 пароходами. Пароход «Андрей Салтыков», постройки Коломенского завода 1898 г., ходил и по Волге, от Рыбинска до Казани, а 3 остальных — исключительно по Оке до Коломны⁴⁹. В непаровом флоте пароходства в 1900 г. имелось до 40 гусан грузоподъемностью от 600 до 800 тонн. Его буксирные пароходы и баржи перевозили бревна, пиломатериалы, поленные дрова, сено с заливных лугов, известняк с Касимовских карьеров. На берегу Шиморского затона (Владимирская губерния,

⁴⁸ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 566.

⁴⁹ Там же. С. 612.

Меленковский уезд) и Оки Салтыков имел контору, которую называли зимовкой. Здесь зимовала часть его флота: 10–12 гусян и буксирные пароходы «Салтыков первый» и «Салтыков второй». В течение всей зимы жители ближних селений на своих лошадях возили лес на берег к зимовке. Весной, с открытием навигации, лес грузили в баржи, вязали в плоты и буксировали по назначению. С лета, после отправки судов и леса, и до следующей зимы на берегу оставались только конторка и охранявший ее сторож.

И. А. Салтыков славился как меценат и благотворитель. В 1908–1912 гг. им на собственные деньги была построена, оборудована и передана в ведение муниципальных властей больница в Рюминой роще. По его замыслу архитектурным украшением и духовной основой больницы должен был стать храм-часовня, построенный в 1909 г. на ее территории по проекту архитектора Виноградова. В нижней части храма планировалось создать семейную усыпальницу Салтыковых. Однако этому не суждено было сбыться: в 1917 г. И. А. Салтыков вместе с семьей был расстрелян⁵⁰, а больницу переименовали в больницу имени наркома Семашко.

Другим грузовым пароходчиком в Рязани был М. Е. Попов. Его контора располагалась на Ильинской площади, напротив Соборного бульвара. Он владел небольшим лесозаводом близ села Шиморское. Тот был оборудован двумя мощными пилорамами и двумя круглыми циркулярными пилами для изготовления обрезного пиломатериала. Попов владел буксирными пароходами «Анна Попова» и «Михаил Попов»; после национализации флота в 1918 г. они были переименованы («Социалист» и «Этна»). Попов имел несколько барж и гусан.

В числе рязанцев упомянем владельца ювелирного магазина Семена Материкина, владевшего небольшим пароходом «Иоанн Материкин».

Недалеко от лесозавода Попова в Шиморском находилась зимовка местного купца-пароходчика Ивана Петровича Дятлова. Он имел буксирный пароход «Дятлов» и 8–10 деревянных барж небольшой грузоподъемности. В его зимовке были установлены слесарные верстаки с тисками и ручной сверловочный станок. На берегу затона повыше зимовки были построены 3 ледореза деревянных конструкций, обшитых полосами из листового железа. Они служили для спасения затона со стоящими в нем судами от ледохода. Были построены временные тесовые кузницы дляковки баковых

гвоздей, болтов и наварки котловых дымогарных труб. Эти работы выполняли сельские кузнецы.

Кроме судов лесопромышленников Салтыкова и Попова выше по Оке (до Калуги) работали три, а с 1900 г. — четыре буксирных парохода С. М. Малевского.

Некоторые крупные предприятия и фирмы держали на Оке буксирные пароходы, главным образом для перевозки своих грузов. Назовем образованное в 1890-х гг. предприятие московской мануфактурной и нефтепромышленной фирмы — Товарищества «С. М. Шибаев и К^о»; оно обладало 4 буксирными пароходами и непаровым флотом, насчитывавшим к 1900 г. до 15 деревянных барж. Флот Нижегородского торгового дома Емельяна Башкирова с сыновьями (основан в 1871 г.), мукомолов-«миллионщиков», к 1879 г. состоял из буксирных пароходов «Минин» и «Нижегородец», а также из 19 хлебных барж общей стоимостью 190 тысяч руб.⁵¹

Флот «Товарищества химических заводов П. К. Ушкова и К^о» (основано в 1883 г.) состоял из буксирных стосильных пароходов и нескольких десятков барж и других мелких судов. Ему принадлежали свыше 5,5 тыс. десятин земли (под лесными дачами, заводами и пристанями) и 4 химических завода: Бондюжский и Кокшанский (Елабужского уезда Вятской губернии), Казанский и Самарский.

К 1910 г. «Кляземско-Городецкий Торговый дом Ф. И. Носков с с-ми», (учрежден в 1908 г.) владел тремя пароходами: «Федор Носков», «Василий Носков» и «Агафон Носков». Основатель фирмы Федор Иванович Носков организовал в 1870-х гг. небольшое торговое дело в Ковровском уезде. К началу XX в. оно уже имело 18 отделений, торговавших мучными, бакалейными и другими товарами. В 1905 г. Ф. И. Носков положил начало пароходству по рекам Оке, Клязьме и Тезе. На Тезе для движения судов им впервые была применена паровая сила, а для этого построены пароходы особой конструкции. Нововведение способствовало развитию торговли и промышленности в этом районе. После смерти Ф. И. Носкова (1911) семейное дело возглавил его сын Василий — ковровский купец, член Московского и Нижегородского биржевых обществ, Съездов судовладельцев Волжского бассейна, Ковровского комитета Красного Креста. Во время пребывания в Нижнем Новгороде в 1913 г. Николая II В. Ф. Носков в числе других членов Съездов участвовал в приеме высокого гостя на специально приготовленной для этого барже⁵².

⁵⁰ Официальный сайт Свято-Никольского подворья Спасо-Преображенского мужского монастыря города Рязани. URL: http://semashko.spasmon.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=2.

⁵¹ Колябин В. Два поколения мукомолов Башкировых // Нижегородский вестник. 1997. № 2. С. 32.

⁵² Платонов О. 1000 лет русского предпринимательства. Из истории купеческих родов. М. Современник. 1995. URL: <http://>



Генерал А. И. Череп-Спиридович

В 1879 г. начало работу «Пароходство Череп-Спиридовичей». Его основателями были Иван Адамович и Артур Иванович Череп-Спиридовичи. К 1898 г. пароходство, занимавшееся торговлей и транспортировкой грузов (сырой нефти, нефтяных остатков, керосина, минеральных масел собственного Технохимического завода, а также дров, леса, строевых материалов и соли) от Москвы до Нижнего Новгорода, владело 20 пароходами, 2 паровыми баркасами, 215 баржами, 800 вагонами-цистернами (840 пудов). Оно имело конторы в Москве, Коломне, Рязани, Нижнем Новгороде, Касимове и Астрахани. Его правление размещалось в Москве, на Покровке⁵³. Информацию о работе пароходства на реке Москве содержит реклама 1887 г. Со времени закрытия Бабьегородской плотины (около 23 мая) и до конца навигации суда Череп-Спиридовичей совершали правильные рейсы по линии «Болотная площадь — Воробьевы горы — Дорогомилово». Пароходы «Кремль», «Виктор», «Левушка» и

«Москва» отправлялись от пристаней каждые полчаса, начиная с 12 часов дня. За проезд до Воробьевых гор от Болотной площади и от Дорогомилова платили 20 копеек с человека. Пароходы освещались стеарином. По будням для прогулок можно было арендовать целый пароход за 5 рублей в час⁵⁴.

Интересна личность одного из основателей пароходства и фактически его владельца, потомка выходцев из Скандинавии, графа Артура (Артемия) Ивановича Череп-Спиридовича (1868–1926; умер при загадочных обстоятельствах). Он окончил Морское училище (1887) и был произведен в мичманы. 3 февраля 1892 г. Высочайшим приказом по Морскому ведомству № 614 переименован в поручики по Адмиралтейству, с производством в штабс-капитаны и с зачислением в 9-й флотский экипаж. С 1898 г. капитан, затем подполковник по Адмиралтейству, а на сентябрь 1901 г. — генерал-майор флота в отставке. Кавалер многих орденов (турецкий Османие 2-й степени, сербский Саввы 2-й степени и др.). Он известен как один из правых политических деятелей царской России, славянофил, участник II Всеславянского съезда в Софии, председатель (1901–1913) Славянского вспомогательного общества в Москве. В деловых кругах России его знали как успешного предпринимателя (сахарозаводчик, владелец торговой флотилии на реках Москве, Оке и Волге, крупнейший акционер прибыльных предприятий), а также как исследователя Арктики и члена различных обществ. Женат он был на Марии Львовне, урожденной княжне Голицыной, имел двух сыновей, офицеров лейб-гвардии Семёновского полка (расстреляны в 1918 г.). 25 октября 1917 г. из-за угрозы ареста и расстрела А. И. Череп-Спиридович бежал из России на Север, через Сибирь и США перебрался в Англию, затем вновь переехал в США. Написал нашумевшую на Западе антисемитскую книгу «Тайное мировое правительство, или Скрытая рука» (1926).

9 апреля 1899 г. пароходства Череп-Спиридовичей трансформировано в акционерное «Общество пароходства и торговли Волжского бассейна». Согласно уставу оно организовано «для приобретения и развития пароходного и торгового дела, принадлежащего действительному статскому советнику Ивану Адамовичу и отставного в запасе капитану по адмиралтейству Артуру Ивановичу Череп-Спиридовичам, а также для приобретения и развития частных пароходных предприятий и предприятий по продаже, покупке и перевозке нефти». Учредителями общества названы Череп-Спиридовичи и

www.rus-sky.com/history/library/plat9/index.htm (дата обращения: 03.01.2012)

⁵³ Вся Москва. Адресная и справочная книга на 1898 год. М., 1898.

⁵⁴ Бирюкова Т. Пароходом — в прошлое // Москва. Центр. 2010. № 26. 6 августа.

А. А. Крюденер-Струве. Основной его капитал составлял 2 мил. руб., разделенных на 8 тыс. акций по 250 рублей каждая. Правление находилось в Москве. Общество обладало флотом, состоявшим из 20 крупных пароходов, ходивших между Рыбинском и Астраханью, общей мощностью в 1770 л. с.; 12 из них были постройки 1890-х гг.; лучшими являлись «Адмирал Чихачев» и «Череп-Спиридович» (оба по 250 сил), построенные в 1895 г. Коломенским заводом. Просуществовав несколько лет, общество было ликвидировано. Пароходы постройки Коломенского завода перешли к последнему как еще неоплаченные полностью, позднее их купил фон Мекк для Общества «Ока».

Среди мелких окских предприятий отметим «Общество финляндского легкого пароходства» в Нижнем Новгороде. Оно было образовано в 1896 г. для обслуживания местных переправ через Оку и Волгу и пригородного сообщения, имело два паровых парома и небольшие пассажирские баркасы. В 1902 г. его судовое имущество перешло к «Нижегородскому обществу легкого пароходства»⁵⁵.

Известны также владелец и капитан парохода, купец из Елатымы Гаврила Иванович Сорокин. Перевоз через Оку в Нижний Новгород обслуживали буксирно-пассажирские пароходы «Спорный» (1858 г. постройки; с деревянным корпусом) нижегородского купца Стрижова, «Акционер» (1867 г. постройки) крестьянина Ковылкина, «Первоначальный» (1860 г. постройки) крестьянина Куракина. По данным «Статистического сборника Министерства путей сообщения», в середине 1870-х гг. деревянный буксирный пароход «Внезапный» (1865 г. постройки) крестьянки Куракиной обслуживал грузоперевозки по маршруту Васильсурск — Нижний Новгород и по Оке до Елатымы; пароход «Леонид» (1865 г. постройки) муромского купца Каратыгина ходил по маршрутам Казань — Рыбинск, Ока до Муром и Шексна до Ниловец; пароход «Горчаков» (1858 г. постройки) макарьевского купца Дьячкова обслуживал пассажирскую линию Нижний Новгород — Рязань; буксиры «Авраам» (построен в 1858 г., в 1871 г. перестроен) и «Сокол» (1862 г. постройки) муромского купца Павла Тагунова работали на участках Казань — Рыбинск и Ока до Мурома.

Пять небольших пароходов (3 товарно-пассажирских, 1 буксирно-пассажирский, 1 буксирный) общей мощностью в 168 л. с. имел Торговый дом «Н. Ф. Гладков и К^о», основанный Николаем Федоровичем Гладковым — владельцем судоремонтной мастерской в

⁵⁵ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 606.

Отъ МОСКВЫ до НИЖНЯГО,
 Съ передачей на всё пароходства и желѣзныя
 дороги,
ПАРОХОДСТВО
 ТОРГОВЛЯ и ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ ГРУЗОВЪ
 Основано въ 1879 году.
 Дѣйствит. Статск. Совѣтн. *Ивана Адамовича*
 и Штабс-Капитана *Артура Ивановича*

ЧЕРЕПЪ-СПИРИДОВИЧЕЙ.

20 пароходовъ, 2 паровыхъ баркаса, 213 баржей и барокъ, 800 собственн. вагоновъ, пшеницы (840 пуд.)
 Общая стоимость 3.000.000 рублей.
 Срочная доставка ямарочныхъ грузовъ.



Цѣмъ за перевозку ниже всѣхъ остальныхъ способовъ транспортированія. Страхование грузовъ принимается въ конторѣ. Барки изъ Москвы отходятъ ежедневно съ открытія навигаціи.

Складъ у Краснохолмскаго моста.
 Поставка и продажа сырой нефти, нефтяныхъ остатковъ, керосина, минеральныхъ маселъ собственного Техно-химическаго завода.
 Поставка и продажа дровъ, лѣса, строевыхъ материаловъ и соли.

ПРАВЛЕНИЕ: Москва, Покровка, д. Шанксъ. Телефонъ № 1503.
КОНТОРЫ: въ Москвѣ, Краснохолмская набер., д. Липбергъ. Телефонъ № 109.
 • Коломна, собственная пристань.
 • Рязань, собственный домъ, на Старомъ Базарѣ.
 • Нижнемъ-Новгородѣ, Баяговщенская набер., собственный домъ.
 • Касимовѣ.
 • Астрахань.
АГЕНТЫ: въ Калугѣ, Серпуховѣ, Сасовѣ, Ярославлѣ и Саратовѣ.

Реклама пароходства Череп-Спиридовичей.
 Из книги: *Вся Москва. Адресная и справочная книга на 1898 г.*

Муроме. Пароходы Торгового дома обслуживали линию от Рязани до Нижнего Новгорода.

Тремя пароходами в 1898 г. располагал Московский Императорский речной яхт-клуб⁵⁶. Первый из них (колесный, английского производства, 10 л. с.) принадлежал одному из основателей яхт-клуба Р. Пельтцеру, второй («Командор» — винтовой, изготовленный в Финляндии, 10 л. с.) — командору клуба Г. Х. Мейену, третий («Русалка») — дворянину Дмитрию Гебенштейнту⁵⁷.

⁵⁶ Московский Императорский речной яхт-клуб основан в 1867 г. Устав клуба утвержден Александром II. С 1890 г. имел свое здание на «стрелке», близ Берсеневки. В 1898 г. в его состав входили 156 членов и 1 кандидат. За клубом числились 102 судна, в том числе 3 парохода.

⁵⁷ Берсеневка. Земля и люди. М., 2011. С. 154, 231–233.

В начале XX в. горнозаводчики Н. Г. Кугушев и Е. Т. Васичев для доставки в Нижний Новгород известняка, добытого в каменоломнях у села Щербатовка (близ Касимова Тамбовской губернии), основали грузовое «Пароходство братьев Васичевых и братьев Кугушевых», хорошо известное на Оке в 1902–1914 гг.

Говоря о Московско-Окском пароходстве, нельзя не отметить многолетнюю деятельность «Товарищества туерного пароходства по реке Москве» (устав утвержден в 1873 г.), сыгравшего значительную роль в развитии судоходства в бассейне Оки. Его усилиями на участке от Москвы до Коломны на протяжении 170 верст была сооружена Москворецкая шлюзованная система. Она состояла из 6 гидроузлов, включавших деревянные плотины с поворотными фермами, шлюзы, дамбы. Последний гидроузел построили недалеко от Коломны у места, где в Москву-реку впадает ее правый приток Северка. Благодаря этому река вновь стала судоходной, по ней смогли проходить суда с осадкой до 70 см. 9 октября 1877 г. было открыто туерное движение на участке от Москвы до Коломны. Для этого по дну реки были проложены цепи, и паровое судно (туер⁵⁸) шло против течения. Цепь наматывалась на барабан, установленный на туере, который приводился в действие паровой машиной. По мере продвижения судна цепь с его кормы ложилась на дно реки. Два года спустя, было признано, что использование туеров на извилистом русле Москвы-реки неудобно и неэффективно, и 5 ноября 1879 г. «Высочайшим разрешением» товарищество было избавлено от обязанности содержать цепное пароходство; после этого 4 туера переделаны на бук-

сирные пароходы и вместе с еще двумя купленными сданы товариществом в аренду, а затем и проданы А. И. Череп-Спиридовичу, организовавшему ими (одним из первых) буксирное пароходное сообщение по Оке. Товарищество функционировало более 20 лет, но в 1901 г. потерпело убытки и его судопропускные сооружения перешли в ведение Московского округа путей сообщения.

В заключение охарактеризуем еще одну пароходную компанию, имевшую коммерческие интересы в Московско-Окском бассейне — «Пароходство Кашиной». Оно основано в 1870-х гг. ярославским крестьянином Михаилом Матвеевичем Кашиным и развито после его смерти в 1895 г. вдовой Марией Капитоновной до «крупного общевожского масштаба». По свидетельствам современников, она отличалась недюжинным умом, деловой хваткой, умением видеть перспективу, отлично ориентировалась в делах, ей сопутствовала удача. При ней открывались новые линии, строились пароходы, арендовались дополнительные участки под пристани, о чем свидетельствует, например, «Дело Нижегородской ярмарочной конторы о предоставлении пароходству М. К. Кашиной отведенного ей участка на Сибирской пристани в 1900 году». Фрахт и такса за проезд на судах Кашиной были ниже, чем у других крупных пароходств. С 1906 г. ее суда пошли в Москву-реку. Расцвета пароходство достигло в 1900-е гг., работая одновременно на Каме и Волге. К 1900 г. флот нижегородской пароходовладелицы насчитывал 9 пароходов: 2 пассажирских, 5 товаро-пассажирских, буксиро-товаро-пассажирский и буксиро-пассажирский («Аввакум», «Мария», «Михаил Кашин», «Анюта», «Михаил», «Матвей», «Анна» и др.). Устаревшие суда своевременно заменялись новыми. Так, в начале 1900-х гг. построены 4 крупных парохода: «Матрена» (1903), «Григорий» (1904), «Харитина» (1904), «Вера» (1905). Все они были оборудованы современными машинами «Compond» мощностью в 90, 100, 120, 150 н. с. В те же годы выстроено несколько мелких пароходов для коротких линий местного сообщения.

Однако с 1909 г. пароходство стали преследовать неудачи, и в 1913 г. за сумму свыше 1,3 млн. руб. его выкупила Объединенная корпорация судовладельцев, куда вошли «Кавказ и Меркурий» и «Восточное общество». После этого частных пароходных компаний на Волге и Каме не осталось: пришло время крупной (коллективно-акционерной) собственности.

⁵⁸ Туер (от фр. *toieur*), или цепной пароход, — вид речного судна, буксир, движущийся вдоль уложенной по дну цепи или троса. Туеры появились в 1-й половине XIX в. В начале XX в. их начали вытеснять другие типы судов, к 1930–1950-м гг. туеры практически перестали использоваться. Туерная тяга была придумана в качестве замены ручной (бурлацкой) или конной тяги, но оказалась удобной только на реках и каналах с длинным прямым руслом. На реках с извилистым руслом она уступала конной тяге. Позднее туеры использовали для проводки барж в районах с сильным течением, которое было непреодолимо для буксиров с гребным винтом или гребными колесами, а также для проводки самоходных судов через участки с сильным течением. В России туаж существовал на Шексне, Верхней Волге (от Твери до Рыбинска) и Свири. В XIX в. на Волге и Шексне работало 14 туеров-пароходов. От Рыбинска до Твери для них по дну реки была проложена цепь длиной в 395 км (370 верст). Именно цепь была самой дорогой частью туерного хозяйства: в 1869 г. ее стоимость оценивалась в 1 млн. руб., а суммарная стоимость 14 туеров и остального оборудования — в 700 тыс. руб. Туеры использовались и на других водных путях России. По первой общей переписи «всех судов, плавающих на реках Европейской России» (1884), и в 1890 г. числилось 26 туерных пароходов (в среднем в 43 н. с.), а в 1895 г. и по последней переписи (1900) — 23 (14 на Шексне, 7 на Волге, 2 на Свири; в среднем в 41 н. с.).

Список литературы:

1. Архангельский С. И. Очерки по истории промышленного пролетариата Нижнего Новгорода и Нижегородской области XVII–XIX вв. Горький, 1950.
2. Галаган А. А. История российского предпринимательства. От купца до банкира. М., 1997.
3. Добрынкин В. Муром прежде и теперь. М., 1903.
4. Иоксимович Ч. М. Мануфактурная промышленность в прошлом и настоящем. М., 1915. Т. 1.
5. Купечество в России. XV — середина XIX вв. М., 1997.
6. Любомиров П. Очерки по истории русской промышленности XVII, XVIII и начала XIX в. М.–Л., 1947.
7. Речное судоходство в России / Под ред. М. Н. Чеботарева. М., 1985.
8. Русский регистр. Правила постройки речных деревянных судов (без механического двигателя), плавающих по Мариинскому водному пути. Изд. 2-е. Петроград, 1917.
9. Тарханян Л. С., Кузовкин А. И. Речники Коломны. Коломна, 1994.
10. Шаблин А. А., Кочетков С. А. Дединово — село морское. Рязань, 1996.
11. Шонов П. Окские корабли // Волго-Невский проспектЪ. 2005. № 2. 27 января.
12. Шубин И. А. Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М., 1927.
13. Ульянова Г. Н. Предприниматели и благотворительность в Нижнем Новгороде // Предпринимательство и городская культура в России. 1861–1914. М., 2002.
14. Яковлев И. И. Корабли и верфи. Изд. 2-е. Л., 1973.

References (transliteration):

1. Arkhangel'skiy S. I. Ocherki po istorii promyshlennogo proletariata Nizhnego Novgoroda i Nizhegorodskoy oblasti XVII-XIX v. Gor'kiy, 1950.
2. Dobrynkin V. Murom prezhd e i teper'. M., 1903.
3. Galagan A. A. Istoriya rossiyskogo predprinimatel'stva. Ot kuptsa do bankira. M., 1997.
4. Ioksimovich Ch. M. Manufakturnaya promyshlennost' v proshlom i nastoyashchem. M., 1915. T. 1.
5. Kupechestvo v Rossii. XV — seredina XIX vv. M., 1997.
6. Lyubomirov P. Ocherki po istorii russkoy promyshlennosti XVII, XVIII i nachala XIX v. M.–L., 1947.
7. Rechnoe sudokhodstvo v Rossii / Pod red. M. N. Chebotareva. M., 1985.
8. Russkiy registr. Pravila postroyki rechnykh derevyannykh sudov (bez mekhanicheskogo dvigatelya), plavayushchikh po Mariinskomu vodnomu puti. Izd. 2-e. Petrograd, 1917.
9. Shablin A. A., Kochetkov S. A. Dedinovo — selo morskoe. Ryazan', 1996.
10. Shonov P. Okskie korabely // Volgo-Neviskiy prospekt'. 2005. № 2. 27 yanvary.
11. Shubin I. A. Volga i volzhskoe sudokhodstvo (Istoriya, razvitie i sovremennoe sostoyanie sudokhodstva i sudostroeniya). M., 1927.
12. Tarkhanyan L. S., Kuzovkin A. I. Rechniki Kolomny. Kolomna. 1994.
13. Ul'yanova G. N. Predprinimateli i blagotvoritel'nost' v Nizhnem Novgorode // Predprinimatel'stvo i gorodskaya kul'tura v Rossii. 1861–1914. M., 2002.
14. Yakovlev I. I. Korabli i verfi. Izd. 2-e. L., 1973.