

УДК 94(470.45)»18»:656.62

А.В. ЛУНОЧКИН*, **Б.А. КОЧЕШКОВ****
(Волгоград*, Луганск**)

К ВОПРОСУ О НАЧАЛЕ ПАРОВОГО СУДОХОДСТВА НА ДОНУ (середина XIX в.)

Рассматривается вопрос о начале парового судоходства на Дону в середине XIX в. Анализируется деятельность судовладельцев и акционерных компаний по строительству и эксплуатации пароходов. Показана роль Камско-Волжского пароходства и Общества Волжско-Донской железной дороги и пароходства по Дону и Азовскому морю в организации регулярного грузового и пассажирского сообщения по Дону.

Ключевые слова: Российская империя, Дон, пароходство, XIX в., уголь, станция Качалинская, грузовые и пассажирские перевозки.

ANDREY LUNOCHKIN*, **BORIS KOCHESHKOV****
(Volgograd*, Lugansk**)

CONSIDERING THE ISSUE OF THE BEGINNING OF STEAM NAVIGATION ON THE DON (the middle of the XIXth century)

The article deals with the issue of the beginning of steam navigation on the Don in the middle of the XIXth century. The activities of shipowners and joint-stock companies in the construction and operation of steamships are analyzed. The role of the Kama-Volga Shipping Company and the Society of the Volga-Don Railway and the Shipping Company along the Don and the Sea of Azov in organizing the regular freight and passenger traffic along the Don is demonstrated.

Key words: the Russian Empire, Don, steam navigation, the XIXth century, coal, Kachalinskaya village, freight and passenger traffic.

Водные пути сообщения, ввиду слабого развития дорожной сети, занимали ведущее место в транспортной системе дореформенной России. На юге страны важнейшую роль в развитии экономики играли перевозки товаров по Волге и Дону. Эти две великие реки, дополняя друг друга, составляли почти непрерывную (за исключением Переволоки) водную артерию, соединявшую промышленный Центр и Урал со стремительно развивавшимся Северным Кавказом и бассейном Азовского и Чёрного морей. По Дону через Таганрог осуществлялся экспорт за границу хлебных грузов, произведенных в бассейне Дона и его притоков в Саратовских и Воронежских губерниях, по Дону же в Россию поступали импортные товары из стран Южной Европы. Водный путь по Дону приобрел стратегическое значение, поскольку по нему проходило большое количество изделий уральской и северо-русской металлургической промышленности для нужд Черноморского флота (якоря, ядра, балласт, прочие железные изделия), а также осуществлялось снабжение воюющей на Кавказе армии. В 1830-х – 1840-х гг. перевозки по переволоке между посадом Дубовкой на Волге и станцией Качалинской на Дону простирались до 5–6 млн пудов грузов в год [3, с. 117]. Качалинская в это время стала одним из главных центров судостроения на Дону. Здесь каждый год строились больше сотни грузовых барок для перевозки товаров, не считая большого количества лодок.

Первый пароход на Дону появился в начале 1840-х гг. Как известно, это был пришедший из Одессы пароход «Митридат», совершавший рейсы из Керчи в Таганрог и заходивший в Ростов [2, с. 58–59]. В 1841 г. построенный в Ростове буксирный пароход «Донец» произвел первую попытку провести караван с баржами по Северскому Донцу, но из-за глубокой осадки от идеи использовать пароход на мелководной реке вскоре отказались. Буксир стал использоваться на линии Ростов-Таганрог. В 1844 г. к нему присоединился пароход «Ростов» Н.Т. Летуновского, а с 1852 г. – принадлежавший Войску Донскому пароход «Предприятие» [Там же, с. 64].

Все эти суда осуществляли перевозку грузов и пассажиров только в устье Дона, на маршруте между Ростовом-на-Дону и Таганрогом, соединяя тем самым речной и морской порты. Выше Ростова пароходы не ходили. Связано это было с тем, что основной поток донских грузов (железные изделия с Урала, лес с Камы и хлеб с Волги) шёл от станицы Качалинской к Ростову, вниз по течению, как правило, весной и в начале лета по высокой воде. Для сплава баркам и плотам пароходная тяга не требовалась. Назад значительная часть построенных в Качалинской станице судов не возвращалась, их разбирали в Ростове для продажи на лесоматериалы. В обратном направлении грузов двигалось гораздо меньше, и наибольшее их количество шло осенью. Это были в основном иностранные товары, привезенные в Ростов из Таганрога. Состояли они, как упоминает современник, из «предметов мелочной торговли: греческих вин, лимонов, апельсинов, изюма, винных ягод, деревянного масла; также из донского вина» [1, с. 203]. Эти грузы обладали небольшим удельным весом, и для их перевозки даже против течения вполне хватало парусов и усилий гребцов и бурлаков. Донецкий же уголь в это время добывался в весьма малом количестве. В бассейне Чёрного и Азовского морей для него просто не было серьёзных потребителей, а имевшиеся на Балтийском море и северных реках пароходы получали дешёвый уголь морем из Англии. Серьёзным препятствием для глубоко сидящих пароходов являлось и летне-осеннее мелководье Дона.

Идея о паровом судоходстве по Дону появилась лишь в 1853 г. В июне этого года коллежский секретарь Алексей Андреевич Деревницкий получил в Главном управлении путей сообщения разрешение на учреждение пароходства «как буксирного, так и пассажирского» по Дону, его притокам и Азовскому морю. В планах Деревницкого значилось открытие сквозного пароходного сообщения между Воронежем и Ростовом. Однако «по недостатку средств» он смог приобрести лишь один подержанный пароход, до покупки носивший название «Дмитрий Донской» и работавший на Неве. В 1853 г. пароход был перевезен на Дон в разобранном состоянии, получил новое название «Надежда» и начал свою деятельность в навигацию 1854 г. [5, с. 9]. Однако коммерческие рейсы он совершал недолго. Шла Крымская война, и пароход был зафрахтован военным ведомством для своих нужд. В 1855 г. он принимал участие в заграждении устья Дона подводными препятствиями на случай атаки вражеского флота.

В начале 1854 г. в Морском министерстве, ожидая возможного прекращения поставок британского угля, вспомнили об альтернативе – донецком топливе и стали разрабатывать возможность его транспортировки на Балтику. В результате было принято решение в течение двух лет доставить в Петербург 1500000 пудов донецкого антрацита, из них 580 тыс. пудов в навигацию 1854 г., а остальное количество в следующем году [4, с. 4]. 16 января в Новочеркасск был командирован исправляющий должность директора комиссариатского департамента Морского министерства князь Д.А. Оболенский. Прибыв на место, он установил, что на грушевских шахтах зимовало более трех миллионов пудов уже добытого антрацита, и с его приобретением не возникало никаких проблем. Промышленники были очень рады возможности реализовать добычу прошлого года. Проблема заключалась лишь в доставке купленного угля. Если с перевозкой по Волге и далее в Петербург никаких трудностей не предвиделось (это маршрут работал уже с петровских времен), то перевозка тяжёлого товара от грушевских шахт к Волге в таком большом количестве ещё не осуществлялась. Сухопутный гужевой маршрут от угольных копей напрямую к Дубовке составлял 450 верст, и это требовало очень большого количества повозок. Другой путь был комбинированным – 30 верст гужевым транспортом от шахт до Мелиховской пристани на Дону, затем лодками вверх по Дону до станицы Качалинской, отсюда опять 60 верст гужевым транспортом в Дубовку. Очевидно, что и этот вариант не подходил, так как требовал привлечения большого количества лодок. Нужны были суда большой вместимости, способные идти против течения, и это могли быть только пароходы. Единственным на Волге предприятием, строившим пароходы, была основанная в 1849 г. Нижегородская машинная фабрика (впоследствии знаменитый Сормовский судостроительный завод). Компания «Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства» во главе с известным предпринимателем Д.Е. Бенардаки откликнулась на предложение правительства и заявила о готовности быстро постро-

ить на Дону необходимое количество пароходов и барж и незамедлительно начать перевозки. Ограждая себя от конкурентов, компания закрепила за собой весь требуемый объём перевозок – 1500000 пудов за два года. Стоимость перевозки компания определила в 42 коп. серебром с пуда. Если учесть, что пуд антрацита, доставленный на Мелиховскую пристань от шахт, стоил 8 коп., то всего доставка пуда донецкого антрацита в Петербург обходилась казне в 50 коп. [4, с. 5]. Это было намного дороже английского угля, который до войны стоил 9–12 коп. Но это было до войны! Управляющий Морским министерством великий князь Константин Николаевич счёл условия компании Бенардаки приемлемыми. «Сознавая вполне ту пользу, которую можно ожидать от открытия пути внутреннего довольствия столь превосходным топливом не только для флота, но и всего государства» [4, с. 6], он направил это предложение императору. 10 февраля 1854 г. Николай I утвердил эти условия, и контракт с компанией «Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства» был заключён [Там же].

Перед компанией (7 мая 1854 г. она была преобразована в Камско-Волжское акционерное пароходное общество) стояла очень сложная задача. Нужно было не только спешно изготовить паровые машины и прочие принадлежности и перевезти их на Дон. На пустом месте на берегу Дона у станицы Качалинской надо было создать целое «адмиралтейство» по сборке пароходов и барж, доставить туда рабочих и мастеров, нанять несколько тысяч воловьих фур для перевозки угля с шахт на Мелиховскую пристань и от Качалинской до Дубовки. И всё это нужно было успеть сделать до начала навигации по Дону, до которой оставалось всего два с небольшим месяца.

Чтобы выиграть время, компания решила не дожидаться открытия навигации на Волге. Части паровых машин были отправлены санным путем из Нижнего Новгорода в Качалинскую уже 23 февраля. 8 марта на трех стапелях на берегу Быстрой протоки Дона, которая подходила к самой станице Качалинской, были заложены корпуса деревянных паровых буксиров «Опыт» с машиной мощностью 24 л.с. и «Хомутов» (названный в честь наказного атамана Войска Донского) с машиной в 12 л.с. [Там же]. Это были т. н. кабестаны, идущие против течения благодаря использованию паровой лебёдки. Движение каравана происходило по простой схеме: лодка-завозка, ведомая вспомогательным завозным пароходом-«забежкой», сбрасывала впереди на дно реки 2-х тонный якорь, соединённый канатом с лебёдкой. Буксир, включив лебёдку-кабестан, подтягивался к якорю. В это время «забежка» вводила другой якорь снова вперёд по реке. Таким образом достигалось непрерывное движение каравана. Лебёдки были куплены на заводе Берда в Петербурге. Третьим пароходом, строившимся у Качалинской станицы, был завозный пароход с машиной в 24 л.с. Его название в статье «Морского сборника» не упоминается, но в официальном списке пароходов, плававшим по Дону в 1862 г., указан пароход «Поспешный», построенный в 1854 г. «при Качалинской станице» [9, с. 50–51].

Дело шло быстро, и уже 25 марта на первом пароходе «Опыт» началась установка машины. Со вскрытием льда его спустили на воду. Одновременно шла постройка 28 барж для перевозки угля по контракту (среди них было несколько «дровянок» для снабжения паровых машин топливом) [4, с. 7]. В дополнение к пароходам компания построила ещё одно коноводное судно, название которого установить пока не удалось. В отличие от кабестанов, оно подтягивалось к якорю не паровой лебёдкой, а воротом, вращавшимся лошадьми. В станице Мелиховской в это время ускоренно строился причал для перегрузки угля из фур на баржи.

К середине мая два парохода и баржи были полностью готовы и незамедлительно вышли к пункту назначения. 19 мая вся флотилия уже прибыла в Мелиховскую и стала под погрузку. Первый караван с грузом 96500 пудов угля во главе с кабестаном «Опыт» отправился оттуда 28 мая 1854 г. и благополучно прибыл в Качалинскую 21 июня. Второй кабестан «Хомутов» с грузом 46500 пудов вышел в рейс 4 июня и подошёл к Качалинской пристани 27 июня [Там же]. По-видимому, операции завоза якорей и канатов выполнялись на этих караванах гребными лодками-завознями. Пароход «Поспешный» действовал вместе с коноводным судном. В данных, приведенных в «Морском сборнике», указано, что этот развозный пароход с коноводным судном вышли из Мелиховской с грузом 45000 пудов угля

только 20 июля. Видимо, эти суда достраивались в последнюю очередь. Во второй рейс «Опыт» отправился 28 июня с грузом в 85000 пудов, «Хомутов» – 45000 пудов. В третий рейс с 73000 пудов угля уходил один только «Опыт». На этом перевозки антрацита в 1854 г. закончились, поскольку вместе с доставленными сухим путем 109000 пудов и 80000 пудов, оставшимися в Дубовке с прошлой осени, задание этого года в 580000 пудов было выполнено [4, с. 8].

Таким образом, первый опыт паровой перевозки угля оказался удачным. Балтийский флот получил так необходимый ему запас угольного топлива. В навигацию 1855 г. Камско-Волжское общество продолжило перевозки угля своими пароходами, контракт с Морским министерством в результате был выполнен успешно. Неизвестно, был ли продлен этот контракт в 1856 г., но все три её парохода присутствуют в «Списке паровых судов, употреблявшихся в 1856 г. в речном судоходстве» [10, с. 464–465]. Компания работала и получала прибыль, к одному коноводному судну добавились ещё два.

Вслед за А.А. Деревицким и Камско-Волжским пароходством намерение открыть грузовое судоходство по Дону изъявил ещё один предприниматель – отставной ротмистр Дмитров. Он получил 6 апреля 1854 г. разрешение купить за счет выданной ему из средств Войска Донского ссуды в 60 тыс. руб. «стосильный пароход с баржами преимущественно для буксирования судов с антрацитом по Дону, Азовскому и Чёрному морям с целью распространения этого топлива и успешнейшего движения между Донскими и Азовскими пристанями». Однако это предприятие, как утверждалось позднее в одном из отчетов Волго-Донского общества, «потерпело неудачу» [5, с. 9]. Неизвестно, дошло ли вообще дело до приобретения Дмитриевым парохода. По крайней мере, в списке владельцев пароходов, работавших на Дону в 1856 г., его нет. В этом перечне числятся, кроме трех указанных выше пароходов Камско-Волжского общества, только «Предприятие» Войска Донского, «Ростов» Н.Т. Летуновского и «Надежда» А.А.Деревицкого [10, с. 464–465].

Окончание Крымской войны привело к прекращению торговой блокады России. Английский уголь снова оказался доступен Балтийскому флоту, и новых контрактов на доставку очень дорогого донецкого антрацита не последовало. Это сильно ударило по Камско-Волжскому пароходству. Такого объёма грузов, которые нужно было доставлять вверх по течению Дона, больше найти не удалось. В «Перечне пароходам, плававшим по рекам и озёрам в Империи в 1858 г.» указано: «в навигацию 1858 г. пароходы эти никаких действий не производили, т. к. компания нашла нужным, по коммерческим видам в нынешнем году временно прекратить свои пароходные действия» [8, с. 32–33]. Не совсем понятна ситуация ещё с одним судном Камско-Волжского общества — завозным пароходом «Ласточка» (к слову, это был первенец Сормовского завода, спущенный на воду в 1850 г.). По списку 1856 г. он работал на Волге и Каме, но, по-видимому, был вскоре переведен на Дон. По крайней мере, авторы юбилейного отчета Волго-Донского пароходства, говоря об обстоятельствах создания своей компании в 1858–1860 гг., указали: «после трехлетнего плавания по Дону прекратил рейсы и пароход Волжско-Камского общества «Ласточка» [5, с. 9].

Видимо, испытывал финансовые трудности и судовладелец Деревицкий. Пытаясь привлечь новые средства, 6 июля 1856 г. он получил разрешение на создание товарищества на паях «Товарищество донского пароходства», но оно по-прежнему располагало только одним буксирным пароходом «Надежда» и его возможности были более чем скромными. В 1858 г. «Надежда» обслуживала более доходную линию Ростов-Таганрог и вверх по Дону не ходила. Пароход «Предприятие» в 1858 г. ходил на коротком маршруте от станицы Аксайской до Новочеркасска, пароход «Ростов» в перечне 1858 г. вообще не упоминается [8, с. 32–33]. По сути, в 1858 г. пароходное сообщение по Дону прекратилось.

Однако в этом же году эстафету подхватило новое общество. 19 июля 1858 г. Александр II утвердил устав Общества Волжско-Донской железной дороги и пароходства по Дону и Азовскому морю. Оно сразу же развернуло бурную деятельность по созданию собственного флота. В Ливерпуле были построены суда для дистанции Ростов-Таганрог: пассажирский пароход «Волга» и буксирный пароход «Дон». В Австрийском Регенсбурге на Дунае были построены шесть железных барж и один буксирный пароход «Донец» для плавания по Дону. Если английские пароходы были построены в срок

и сделали пробные рейсы уже осенью 1859 г., то австрийские строители подвели и их суда достигли Дона только в 1860 г. В дополнение к ним, у Волжско-Камского пароходства был куплен завозный пароход «Ласточка», у судовладельца А.А. Деревницкого – пароход «Надежда», переименованный в «Аксай» [6]. В 1861 г. в Нахичевани на Дону были собраны построенные в Бельгии пароходы: два пассажирских «Атаман» и «Казак» и буксиры-кабестаны «Нахичевань», «Азов», «Ростов», а также 12 барок. На верфи в Нахичевани были также построены три кабестанные завозни (из отчета непонятно, были ли они паровыми, или нет). Из купленных деревянных барок были устроены пристани на Дону – Ростовская, Константиновская, Цимлянская, Курмоярская и Калачевская. Всего в навигацию 1861 г. на Дону и Азовском море у Общества действовали 8 пароходов, 8 морских и 16 речных барж. Ими было перевезено на линиях Ростов-Таганрог и Ростов-Качалинская 31285 пассажиров и отбуксировано 1419728 пудов грузов на морских баржах и 731631 на речных баржах [7]. Этот год, видимо, и можно считать началом регулярного пароходного сообщения между Нижним и Средним Доном. В 1862 г. началась эксплуатация Волжско-Донской железной дороги между Царицыном и Калачом-на-Дону, и количество перевезенных грузов значительно выросло. В дополнение к имевшемуся флоту в 1862 г. у разорившегося общества «Сельский хозяин» был куплен буксирно-пассажирский пароход «Бычок». По «Перечню пароходам, плавающим по рекам и озерам Империи в 1862 г.», обществу Волжско-Донской железной дороги принадлежало 11 из 13 донских пароходов [9, с. 50–51]. Конкуренты были полностью побеждены. Камско-Волжское пароходство вовсе прекратило свою деятельность. В перечне 1862 г., кроме проданной Волго-Донскому обществу «Ласточки», упоминается ещё одно их судно - буксир «Поспешный», принадлежавший теперь нахичеванскому купцу Аладжинову и выполнявший рейсы Ростов-Таганрог. Судьба остальных кабестанов общества – пароходов «Опыт» и «Хомутов» пока остается неизвестной.

Общество Волжско-Донской железной дороги и пароходства по Дону и Азовскому морю в 1865 г. было разделено на железнодорожное и пароходное. Вторая компания, получившая название «Общества пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками» вплоть до начала XX в. оставалась крупнейшим судовладельцем на Дону.

Литература

1. Дубовка // Саратовские губернские ведомости. 1844. Прибавление к № 23. 3 июня. С. 203–207.
2. Залесский Н.А. «Одесса» выходит в море: Возникновение парового мореплавания на Черном море, 1827–1855 гг. Л.: Судостроение, 1987.
3. Кузнецов В.В. Посад Дубовка в XVIII – первой половине XIX в. // Вопросы истории. 2006. № 12. С. 116–123.
4. О заготовке донецкого антрацита // Морской сборник. 1854. № 9. Разд. II. Официальные статьи и известия. С. 1–14.
5. Общество пароходства по Дону, Азовскому и Черному морю с их притоками. СПб.: Тип. Бр.Шумахер, б.г., [189-?].
6. Отчет общества Волжско-Донской железной дороги // Журнал для акционеров. 1860. Прибавление к № 173. Паг. отсутствует.
7. Отчет Общества Волжско-Донской железной дороги и пароходства по Дону и Азовскому морю // Саратовские губернские ведомости. 1862. № 23. 9 июня.
8. Перечень пароходам, плававшим по рекам и озёрам Империи в 1858 г. // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. 1859. Т. 30. Приложение. С. 32–33.
9. Перечень пароходам, плававшим по рекам и озерам Империи в 1862 г. // Журнал Министерства путей сообщения. 1864. Т. 42. Кн. 1. Приложение. С. 50–51.
10. Список паровых судов, употреблявшихся в 1856 г. в речном судоходстве // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. 1857. Т. 25. Кн. 1. Отд. II. С. 464–465.