

и те мои дела, которые могут быть и в других имениях и городах, кроме Вологды»[8].

Таким образом, город постепенно втягивался в театральные нужды и заботы, а А.П. Набалов по мере сил и возможностей помогал властям, в первую очередь материально. В течение 12 лет А.П. Набалов сдавал театр различным антрепренерам, а иногда и сам вел дела труппы. После его смерти, в январе 1897 года, театр, согласно договору, переходит в собственность города, а движимое и недвижимое имущество унаследовал племянник Василий Германович фон Тюмен. Судя по газетным публикациям того времени, он унаследовал разоренное имение, так как покойный А.П. Набалов все имеющиеся средства расходовал на развитие театра. Новый владелец не мог спасти Ковырино от разорения, которое в 1907 году современники видели таким: «Полуразрушенные усадебные строения, развалившиеся палисадники, запущенный пруд ... Барский дом, где никто не живет» [6].

Библиографический список:

1. Балакшин, Р.А. Почётные граждане города Вологды /Р.А. Балакшин.– Вологда: Легия, 2005. – С. 2;
2. Ковалев, С.А. Вологодский городской театр / С.А. Ковалев // Вологодские губернские ведомости. – 1899. - № 251.
3. Местный отдел. Вологда// Вологодские губернские ведомости. – 1875. -№ 7. – С. 4.
4. Коваль, С. А. Из прошлого / С.А. Коваль // Вологодский листок. – 1912. - № 342. – С. 3.
5. Полянский, Н.С. Вологодский городской театр / Н.С. Полянский. – Кадников, 1922. – С. 5-29.
6. Тарутин А. Ковырино /А. Тарутин // Русский Север. – 1992. - № 4. – С. 8.
7. Юбилей искусства // Вологодский листок. – 1915. - № 806. –С. 3.
8. ГАВО. Ф. 475. Д. 1135. Л 2.

М.А. Кошутин К ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ РЕЧНОГО СУДОХОДСТВА В ВОЛОГОДСКОМ РЕГИОНЕ

В истории российского предпринимательства речное судоходство занимает важное место, активное же развитие судоходства в Вологодском регионе

началось при Иване IV Грозном, который в 1555 году разрешил образовывать “Компанию для торговли с Россией” и предоставил ей право беспошлинной торговли. В 1598 году в Архангельске имелось 29 иностранных торговых контор, и порт посетило не менее 40 иностранных судов. Из Москвы в Архангельск доставка грузов шла сухопутьем на Ярославль и Вологду или к устью Шексны, затем по Шексне и далее Кубинским волоком к Вологде. В Вологде оба пути — водный и сухопутный — соединялись и отсюда караваны судов шли по рекам Вологде, Сухоне и Северной Двине до Архангельска.

Новгородские купцы также активно торговали. Одно из направлений торговли было следующим: по реке Свири в Онежское озеро и реку Вытегру, откуда, преодолев волок длиной около 8 км, суда попадали в реку Ковжу и далее через Белое озеро по Шексне выходили на Волгу; пути, соединявшие Новгород с Белым морем, проходили по рекам и озерам, которыми позднее прошла Северо-Двинская шлюзовая система.

Трассы торговых водных путей, соединявших Балтийское море с Волгой, определились задолго до основания Петербурга и одно из них шло по следующему направлению: из Волги по Шексне, Белому озеру и Ковже до деревни Бадоги, откуда гужем доставлялись в г. Вытегру и далее судами перевозились по р. Вытегре и Онежскому озеру, Свири, Ладожскому озеру и Неве. Преобладающая доля всех грузов доставлялась купцами в Петербург водным путем через Вытегру. В конце XVIII века на Бадожскую пристань с Волги по рекам Шексне и Ковже доставлялся преимущественно хлеб, который далее 55 км везли гужем до Вытегры, а оттуда в Петербург с этим грузом ежегодно отправляли 130—160 судов.

В начале XIX века в России началось применение паровой машины в речном судоходстве. В 1831 году на реке Мегре вытегорский купец И. Столбков, получив в 1830 году привилегию на содержание пароходства на Белом и Онежском озерах с использованием машин, выпущенных Выксунским заводом Д. Шепелева на Оке, построил два парохода мощностью 45 и 50 л. сил (“Петр Великий” и “Николай I”). Строительство пароходов, помимо заводов, практико-

валось также и на временных площадках. Так, на реке Мегре вблизи Белозерска, как указано в отчете владельца механико-литейного завода в Петербурге Карла Берда, представленном Департаменту путей сообщения и публичных зданий в 1820 года, на такой площадке было построено два парохода.

В старейшем центре деревянного судостроения на Северной Двине Великом Устюге судоремонтные мастерские, позднее выросшие в Великоустюгский судоремонтно-судостроительный завод, были основаны в 1866 году. Это была деревянная изба с установленными в ней двумя верстаками и двумя маленькими станками с ручным приводом, на которых работала машинная команда. Кроме того, имелось деревянное здание кузницы на два горна, где меха приводились в движение также ручным способом.

Развитие экономики государства настоятельно диктовало необходимость совершенствования водных путей сообщения, которые в первой половине XIX в. по объему перевозочной работы были основным видом транспорта, сохранив и в дальнейшем важнейшую роль в обеспечении транспортных потребностей страны. В связи с этим, начались работы по сооружению водного пути, соединявшего Волгу с Балтийским морем. Изыскания по направлению, намеченному еще при Петре I, с использованием рек Вытегры, Ковжи, Шексны проводились несколько раз: в 1774, 1785 и 1798 годах.

Водораздел между Ковжей и Вытегрой располагал практически неограниченными запасами воды для питания системы, а входившие в него реки Свирь, Шексна, Ковжа и частично Вытегра были пригодны для плавания судов в своем естественном состоянии. Строительство Мариинской системы было начато в 1799 году, а в 1808 году из Ковжи на Вытегру прошло первое судно. На финансирование работ были направлены средства, имевшиеся в фонде воспитательных домов, на заимствование которых по 400 тыс. руб. в год дала согласие «главноначальствующая над воспитательными домами обеих столиц» императрица Мария. В своем указе от 20 января 1799 года Павел I писал: «Повелели Мы, принимая сумму сию заимообразно из онога места на подлежащих условиях, приобщить ее к прочим суммам, по водяной коммуникации ассигно-

ванным, а канал во изъявление признательности Нашей к таковому спешествованию Ея Императорского Величества и на память потомству, соизволяем Мы именовать Мариинским» [7, с.13]. Этот Указ был адресован Новгородскому губернатору Якобу Сиверсу, подготовившему еще для императрицы Екатерины II Указ об образовании города Череповца «на пользу водяной коммуникации» [8, с. 569]. Официальное открытие судоходства по системе было объявлено 21 июля 1810 года (ст. ст.) и пропускная способность системы составляла около 500 тыс. тонн за навигацию [2, с.155]. В статье экономического публициста и судопромышленника XIX века И.А. Милютина приводится следующее сравнение: «...географическое положение Мариинской системы – это своего рода Панамский канал...» [4, с. 63-64].

Открытие движения по Мариинской системе сразу обнаружило и ее недостатки. Во-первых, Белое и Онежское озера не имели обходных каналов и суда были вынуждены следовать по ним с большим риском даже при сравнительно тихой погоде. Во-вторых, трасса водного пути на значительном протяжении проходила по безлюдным и малообжитым заболоченным районам. Поэтому трудно было в достаточном количестве найти на месте людей и лошадей для тяги судов и обслуживания судоходства. Необходимость устройства каналов в обход озер признавалась еще до сооружения шлюзованной части системы. В 1818 году был составлен проект устройства Онежского канала и начаты работы, но тогда решили построить лишь часть канала от реки Вытегры до урочища Черные Пески. Строительство Онежского канала на участке от Черных Песков до Вознесенья (исток Свири) было закончено лишь в 1845—1852 годах.

Столь же долго сооружался канал в обход Белого озера. Озеро это невелико (50 км длиной), но не имеет никаких укрытий от шторма. Многие из груженых судов, прибывших с Шексны, гибли во время шторма: так, 27 августа 1832 года в озере было повреждено внезапно возникшим штормом 62 судна, а убыток судовладельцев превысил 0,5 млн. руб. — сумму по тем временам огромную. При таких условиях судовладельцы и купцы неоднократно обращались к правительству с просьбой об устройстве канала в обход буйного Белого

озера, соглашаясь покрыть издержки на его сооружение установлением пошлинного сбора с судов. Формально царское правительство пошло навстречу. В 1819 году был составлен и утвержден проект, по трассе канала прорублена широкая просека, выкопан кювет для предварительного осушения местности, но на этом строительство и прекратилось. Вторично решение о постройке Белозерского канала было принято в 1835 году, но строительные работы начали только через 8 лет, лишь в августе 1846 года состоялось открытие канала для судоходства. Однако условия перевозки грузов по этим новым путям были сопряжены с большими трудовыми и денежными затратами для судовладельцев. Нужда в крупных озерных судах с появлением канала отпала сама собой. В течение трех лет рыбинские судовладельцы, благодаря своим легким судам, полностью вытеснили белозерских. Белозерск быстро потерял свою значимость и существовал с заработков, которые оставляли в его харчевнях шекснинские лоцманы и коноводы [6, с. 14].

Во время войны 1812 года все вопросы судоходства и эксплуатации на Верхневолжском бассейне решала временная канцелярия, возглавляемая генерал-лейтенантом Ф. П. Деволантом. Местом пребывания её сначала был Рыбинск, затем канцелярия переехала в Череповец [2, с.45]. Так начиналась одна из транспортных магистралей России — Марининская водная система, будущее развитие которой определяло и будущее расположенных на ней городов и сел. К 1870 году на реке Шексна почти полностью было ликвидировано бурлачество [3, с. 19-20]. В конце XIX — начале XX вв. наряду с использованием естественных затонов начали создавать искусственные гавани для зимовки судов, размещение которых диктовалось требованиями судоходства и учитывало характер грузопотоков. Так была создана гавань в Череповце, где возраставший грузооборот обуславливал необходимость развития причалов, а скопление судов, нуждавшихся в зимнем отстое и ремонте, потребовало устройства здесь же судоремонтных предприятий и доков [8].

В 1823 году, в связи с необходимостью установления надежного водного пути между Архангельском и Волгой, были проведены изыскания трассы

канала между реками Шексной и Сухоней. Побудительной причиной послужили выявившиеся трудности в доставке из южных губерний России в Архангельск дубовой древесины для кораблестроения. Отправленные весной 1818 года 1,5 тыс. тонн этого груза сумели на судах доставить только до села Усть-Угольского на Шексне, где он зазимовал и гужом был отправлен к верховьям Вологды. В Архангельск дуб сплавили только в следующем году, причем для этого пришлось специально построить необходимые барки. Проект соединения рек Шексны и Сухоны был утвержден в 1824 году. В 1825 году начались работы по сооружению канала, а в 1827 году Северо-Двинская система была открыта для судоходства. Имея общую длину 127 км, она начиналась у д. Топорня искусственным шлюзованным каналом, соединявшим Шексну с Северским озером, откуда через ряд рек — в Кубенское озеро, где начинается река Сухона. В 1834 году в истоке этой реки были устроены шлюз и водоудерживающая плотина «Знаменитая».

Необходимость улучшения водных путей усиливалась с развитием судоходства, а применение конно-машинных судов, пароходов сделало эту проблему особенно острой. Трудности заключались в отсутствии техники и недостатке средств для того, чтобы развернуть путевые работы на реках в должных объемах. В одном из наиболее маловодных 1817 году главноуправляющий путями сообщения внес в Комитет министров представление установить сбор в размере 0,25% от стоимости перевозимых грузов на финансирование работ по улучшению водных путей. На установление сбора он получил и согласие купечества, зафиксированное в акте, который подписали на совещании в Рыбинске 118 купцов и судопромышленников.

18 сентября 1848 года такой сбор был установлен в законодательном порядке. Однако финансовый эффект этого мероприятия был невелик вследствие злоупотреблений как со стороны грузовладельцев, которые занижали стоимость перевозимых товаров или вообще уклонялись от уплаты сбора, так и со стороны подкупаемых ими чиновников. Поступления от сборов выразились такими суммами: за 1848 год — 271,5 тыс. руб.; 1860 - 428,2 тыс. руб.; 1867 — 486,9

тыс.руб.; 1890—513,0 тыс. руб.; за 1894 — 782,0 тыс. руб. Попытки упорядочить поступления сборов не имели успеха. 25 августа 1892 года в приказе Департамента шоссейных и водяных сообщений отмечалось «резкое несоответствие суммы поступления сборов с количеством провозимых грузов» и прямо указывалось, что «начальники дистанций, потворствуя направленным во вред казне действиям грузохозеяв, извлекают из того выгоды в свою пользу». Приказ обязывал правления округов путей сообщения принять меры для усиления контроля и наведения порядка в поступлении сбора, но практических результатов не последовало и 17 июля 1896 года взимание сборов было прекращено.

С 1858 по 1866 годы были проведены некоторые работы по увеличению пропускной способности Мариинской системы. Но потребность в транспортировке грузов росла быстрее, что особенно проявилось в маловодные 1867-1868 годы, когда значительная часть следовавших из Рыбинска судов с хлебными грузами зазимовала в пути. 3 января 1870 года 126 хлеботорговцев, лесоторговцев и судопромышленников направили в правительство прошение о необходимости улучшения Мариинской системы, выражая готовность собрать для этого необходимые средства. В прошении говорилось, что коренное переустройство системы может быть выполнено в 4 года и обойдется в 10 миллионов рублей. Суть документа заключалась в следующем: «...если бы Правительство затруднилось в пожертвовании подобного значительного капитала, с полной затратой, или даже с возвратом посредством особого судоходного сбора, то купечество принимает на себя обязательство собрать капитал и устроить путь на тех началах, какие, по обоюдному соглашению с Правительством, выработаны будут, нисколько не рассчитывая в этом отношении на особенно выгодное помещение капитала, а имея в виду государственную пользу...» [1, с.33]. 29 января 1870 года был создан временный комитет для рассмотрения вопросов улучшения Мариинской системы. В течение 10 лет поступило несколько проектов переустройства системы, но никакого решения по ним не было принято, и 2 августа 1880 года комитет был упразднен. Основной вопрос – размеры судов, для кото-

рых следовало бы переустроить систему - так и не был решен. Решение о размерах камеры шлюзов было принято по соглашению с Рыбинским биржевым комитетом. Оно предусматривало построить такие шлюзы, которые могли бы обеспечить пропуск судов длиной 64 м, шириной 9,6 м и осадкой в грузу 1,8 м. На поиски этого решения ушло довольно много лет. И.А. Милютин написал большую проблемную статью «Что делать с Волгой? Экономические заметки», в которой представляет перспективы использования Мариинской системы гораздо шире многих: «Судоходно-пароходная промышленность, пользуясь Волжским раздольем, почти самобытно создала и развила такое внутреннее судоходство, подобного коему по количеству и грузоподъемности нет нигде на земном шаре. Но мы еще как будто убоялись сами себя, собственной силы, убоялись роста Поволжского Богатыря, сдавили ему богатырские плечи и грудь, зажали его в берегах Волги, не дав ему в свое время надлежащих путей для вывоза произведений его в открытое море одновременно большими массами, как того требуют выгоды отпускной торговли. Каждое приспособленное по размерам новых шлюзов Волжско-Мариинское судно может сделать пробег от местных пристаней до Петербурга, без перегрузки в пути и в Рыбинске. Таким образом, Волжско-Мариинская флотилия, исполняя отчасти задачу больших волжских барж, свободно исполнит и задачу Мариинского судоходства — доставит тот же груз по Мариинской системе до Петербурга. Тогда хлебо-торговец получит полную возможность посылать во время навигации свой хлеб прямо в Петербург, не пошевелив куля своего в пути ни разу, не зная ни складов, ни элеваторов, ни тары, ни посредников.

Все это вместе взятое, несомненно, изменит условия хлебопроизводства и обороты капиталов в благоприятную сторону. Главною основой в этом вопросе служит то, что Мариинская система есть продолжение Волги и ворота в открытое море, а ведь Волга со своими притоками и Каспием есть главная жизненная артерия нашего великого отечества» [5, с. 11-15].

В августе 1882 года приступили к работам по устройству Новомариинского канала, соединявшего реки Ковжу и Вытегру. Состояние старого соеди-

нительного канала, а также и всего пути до Вытегры было таково, что на всем этом участке даже конную тягу было нельзя применить, суда ташили бурлаки. Постройка канала с замыкающими его шлюзами закончилась в 1886 года. Одновременно были проведены работы по улучшению примыкающих к каналу участков Ковжи и Вытегры. В результате всех этих работ судоходство на системе несколько улучшилось и в конце 80-х годов по ее шлюзованной части за навигацию проходило около 3500 судов с общим грузом 1,15 млн. тонн и около 250 шлюзуемых плотов. Переход от Рыбинска до Петербурга занимал от 30 до 70 суток, а стоимость доставки составляла около 7 руб. 30 коп. за тонну груза. Пропускная способность системы была полностью исчерпана и не могла обеспечить шлюзование в одну навигацию всего каравана судов, возвращающихся в Рыбинск. После длительных обсуждений и волокиты составленный инженером А. Н. Звягинцевым проект реконструкции Мариинской системы был утвержден 17 апреля 1890 года. Пропускная способность системы по этому проекту предусматривалась не менее 2 млн. тонн, что давало возможность прошлюзовать в одну навигацию все возвращающиеся в Рыбинск суда. Реконструкция Мариинской системы была одной из крупнейших строек своего времени. В результате переустройства заметно изменились ее эксплуатационно-экономические показатели, что видно из данных, приведенных в табл. 1.

Таблица 1.

Эксплуатационно-экономические показатели Мариинской системы

Показатели	Г о д ы		
	1810	1862	1896
Число пропусков судов в сутки	24	33	40
Пропускная способность системы, млн. тонн	0,5	0,6	2,0
За навигацию время следования от Рыбинска до Петербурга, сутки.	110	50	31
Фрахт за перевозку 1 тонны груза от Рыбинска до Петербурга, руб.	15 - 25	8 - 84	5 - 49

Мариинская система стала основной водной коммуникацией, связывающей Петербург с Волгой. Из Онежского канала на реку Свирь в среднем за навигацию выходило 1,24 млн. тонн грузов, из которых 50% составляли хлебные грузы; 37,5% лес в судах и плотках и 12,5% прочие, в том числе, нефтетрусы. Максимальный грузопоток через водораздел системы не превышал 1,65 млн. тонн.

Характер грузопотоков на системе, например, за 1903 год, который можно считать средним, выглядел так:

— в Рыбинск с Волги поступило на Шексну 1972 судна, с Северо-Двинской системы на Мариинскую было передано 364 и с Онежского озера 381 судно;

— в пределах Вытегорского округа путей сообщения (от Рыбинска до устья Свири) было загружено 3000 судов;

— из общего поступления в пределы Вытегорского округа 229 судов были переданы на Северо-Двинскую систему, на приладожские каналы для Петербурга было передано 5606 судов;

Общая масса грузов, поступивших в Неву для Петербурга, составила 4,64 млн. тонн, в том числе с Волги было передано 0,8 млн. тонн. В 1849 году начались коммерческие пассажирские перевозки по Онежскому озеру.

В ноябре 1809 года в России создается Главное управление водяных и сухопутных путей сообщения, в 1865 году переименованное в Министерство путей сообщения. Организационная структура и функции органов управления водными путями строились на таких принципах: в соответствии с "Учреждением об управлении водяными и сухопутными сообщениями" от 20.11.1809 года пути сообщения все речные бассейны России еще в 1809 году были разбиты на 10 округов путей сообщения. Управление 2-го округа водных путей сообщения, объединившего водные судоходные артерии Олонецкой, Петербургской, Вологодской и Архангельской губерний, было расположено в г. Вытегра. Непосредственно организацией судоходства ведомства путей сообщения царской России не занимались: это было прерогативой владельцев флота, который яв-

лялся их частной собственностью, ими управлялся и эксплуатировался. Какого-либо органа управления деятельностью все возрастающего речного флота в масштабах государства в России не было. Влияние ведомства путей сообщения на работу флота состояло лишь в регламентировании правил плавания судов и безопасного содержания судовых силовых установок. Правда, важнейшая роль, которая принадлежала речному транспорту до развития железных дорог в стране, находила свое отражение и в том, что правительство принимало меры для ограждения прав и интересов частных судовладельцев, хотя эти меры далеко не всегда достигали желаемых результатов.

Библиографический список:

1. Водов, Н.И. Фикция и действительность в вопросе об устройстве Мариинской системы / Н.И. Водов // Экономическое исследование. - СПб., 1870.
2. Истомина, Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII— начале XIX века /Э.Г. Истомина.- М., 1982.
3. Кабачинский, Н. В. К истории г. Череповца / Н.В. Кабачинский // 1940. Рукопись. С. 4 об. (Архив ЧерМО. Ф. 3. История края до 1917 года).
4. Милютин, И.А. Мариинская система с точки зрения государственно-экономической / И.А. Милютин // Сборник. М. Прокофьев. Наше судоходство. Вып. VI. - СПб., 1884.
5. Милютин, И. А. Экономические заметки. Что делать с Волгой? / И.А. Милютин // Русское обозрение. - Череповец, 1893.
6. От Шексны до Кубенского озера. Путевые очерки Ф. А. Арсеньева // Древняя и Новая Россия. -1878. - № 5-8.
7. Петрашень, И.В. Мариинская система. 1810-1910 / И.В. Петрашень. - СПб., 1910.
8. План реки Шексны. План Дока (Архив ЧерМО. Р. 4504/1. № 39-а).
9. Полный свод законов Российской империи.- Т. 20. - № 14676.