

Цену на билет назначали, оценив одежду пассажира

Из истории пароходного сообщения на озере Ильмень и реке Волхов

Первопроходцы «пароходные»

Река Волхов и озеро Ильмень одними из первых в России стали пароходными. Паровое судно построили здесь уже в 1819 г. — для нужд военных поселений¹. Вскоре появился еще один пароход, а с 1824 г. начались регулярные пассажирские перевозки².

Поначалу все ограничивалось этими двумя казенными пароходами. Однако в середине XIX столетия многое изменилось. В дело включились представители семьи купцов и почетных граждан Ненюковых. В октябре 1849 г. совершил первый рейс по Волхову принадлежавший почетной гражданке Прасковье Ненюковой пароход «Петр». Маршрут пролегал между Соснинской пристанью (неподалеку от нынешнего города Чудово) и Новгородом, с несколькими остановками по пути.

Через два года на Волхове трудились уже три парохода английской постройки, принадлежавших к тому времени почетному гражданину Петру Лукичу Ненюкову: «Петр», «Волга» и «Антрепрейз». Последний из этой троицы, носивший слишком уж непривычное для русского слуха имя, получил среди местных крестьян прозвище: «Антихрист»³.

Путешествовавший в 1859 г. на борту «Волги» А.Н. Николаев (поэт, переводчик и драматург) описывал этот пароход как «небольшое колесное судно с довольно опрятной, хоть несколько тесной, общей каютой и двумя маленькими, собственно, для дам. Все на нем было красиво и уютно, да только жаль, что внутри все окрашено в ярко-зеленый цвет, неприятно поражающий зрение»⁴. В пути публику развлекал оркестр из семи музыкантов, «с чувством, хоть и без большого согласия, игравших» различные композиции, от меланхолического вальса до плясовой камаринской. Во время остановок музыканты «считали как бы обязанностью сыграть какую-нибудь пьесу»⁵.

В 1851 г. произошло событие, оказавшее немалое влияние на водные перевозки в Новгородской губернии — открытие движения по железной дороге Москва — Петербург, с 1855 года именовавшейся Николаевской. Отныне жизнь на местных реках не могла оставаться прежней. У столичной публики все

большей благосклонностью пользовалась Старая Русса — дачный и курортный городок южнее озера Ильмень. Теперь добраться до нее удобнее всего было на поезде и пароходе, благо Волховская станция и Соснинская пристань находились в удобном соседстве друг с другом.

Пароходовладельцы осознали грядущую выгоду еще до открытия движения по железной дороге, заранее известив пассажиров о том, что расписание будет «приноровлено» ко времени прибытия и отхода поездов⁶. В 1852 году между Соснинской пристанью и Новгородом дважды в день курсировали пароходы «Петр» и «Волга»⁷.

Цены — по одежке!

Среди пассажиров было немало «простого народа», особенно весной, когда крестьяне отправлялись трудиться на строительство желез-

Новгород на реке Волхов. Конец XIX в.



Новгородъ.—Novgorod. № 19.
Рѣка Волховъ.



ной дороги и в Петербург, и осенью, когда они возвращались домой. Им отводились не самые комфортабельные места: «На носовой части, узлах, ящиках, сундуках, постелях и всяких пожитках расположились крестьяне, солдаты и бабы с плачущими детьми»⁸.

Цены на пароходах монополиста Ненюкова многие находили непомерно высокими — «едва ли не вчетверо выше цен, существовавших на казенных пароходах»⁹. Причем плата определялась приказчиком парохода «по плателью»: пассажир «в сером армяке и лаптях»



° 2

*Соснинская пристань
и станция Волхов,
1860-е гг.*

считался бедным и платил за место на палубе 25 или 30 копеек серебром, а с человека во всякой другой одежде брали рубль двадцать, вне зависимости от того, претендовал ли он на место в каюте или готов был совершить поездку на палубе вместе с «тридцатикопеечниками»¹⁰.

Такие порядки нередко становились причиной курьезных сцен: «...иная сибирка»¹¹ или даже и пальто, разумеется, низшей пробы, не находя особенно полезным для себя платить 1 р. 20 коп. вместо 30 коп., великодушно облекается в «броню сермяжную» и в лапти и таким образом обманывает приказчика парохода, приводя в то же время и своих знакомых в крайнее недоумение, которое, однако ж, скоро превращается в смех, что и называется, собственно, водевилем с переодеванием...»¹².

Многие же просто подсылали какого-нибудь «лапотника» взять билет подешевле. Такая проделка нередко сходилась с рук, ведь билеты проверялись примерно на полпути. Однако и тут был риск, что распознавший обман приказчик потребует доплату¹³.

Выросшая с 50 копеек до полутора рублей цена не влекла за собой повышение комфортабельности путешествия. Палубы набитых людьми пароходов загромождались «тюками, рыбою, кулями, овощами, телятами, свиньями». Небогатым пассажирам приходилось ютиться на носу между тюками, а путешествовавших на корме осыпали летевшие из трубы искры.

К услугам пассажиров на пароходах имелись буфеты, но что это были за буфеты: «Если бы кто вздумал заглянуть в кухню парохода, то увидел бы, что там на одной и той же маленькой сковородке приготавливаются вдруг разные кушанья, и постное, и скоромное — жарится в одно время и рыба, и телятина, и говядина»¹⁴.

Как «зашибли» Ненюка

Однако господствовали в водном бизнесе купцы Ненюковы недолго. Вскоре у них появился серьезный конкурент. В 1857 г. был утвержден Устав Волховского легкого буксирного и кабельного¹⁵ общества под названием «Пароходство по Волхову»¹⁶. Учредителями стали вице-адмирал Павел Антонович фон Моллер и купец 1-й гильдии Эммануил Нобель.

Красивые, удобные и быстрые пароходы общества обладали еще одним неоспоримым достоинством — невысокими ценами на билеты. Волей-неволей пришлось снизить цены и Ненюкову. Писатель А. В. Круглов, со слов своего попутчика, приводит «сказание» о разразившейся «пароходной войне»:

«Сразу зашибли Ненюка!.. Потому лучше и быстрее... А плата дешевле. Тут-то и поднялась война. Ненюков со своих сбавил. Компания тоже... И тот опять — «Двадцать копеек

до Новгорода!» — заявила компания. «Десять!» — говорит Ненюков. «Даром!» — «Тоже даром!» — «Кто на наших — даром и булка в придачу!» — Вот тут-то и пошло ликование! Ездили все, и тот ехал, кому и нужды не было... Да ведь дарма, и подчуют еще — лестно оно!...»¹⁷.

Но долго этот купеческий раж продолжаться не мог, и в конце концов победа осталась за Обществом: «Теперь часто наши старые знакомые «Петр» и «Волга» уходят и возвращаются с десятью или пятнадцатью пассажирами и, подобно оставленным, покинутым сиротам, плавают по здешним водам»¹⁸.

Изящество «Красотки»

Популярность водного пути в Новгород возрастала. Появились и новые, более комфортабельные пароходы. 10 июля 1858 г. начался трудовой путь вновь выстроенного парохода с игривым названием «Красотка»¹⁹.

Свое имя пароход оправдывал в полной мере: «Надобно признаться, что название «Красотки» как нельзя более соответствовало этому миловидному щеголеватому пароходу. Он в то время был нове и отделан не только красиво, но и чрезвычайно комфортабельно. Снасти, машины, каюты, буфет, все это было красиво, изящно и удобно. Главное же достоинство «Красотки» заключалось в том, что она состояла под управлением двух флотских офицеров и ловкой, расторопной команды. Командир «Красотки», молодой балтийский моряк, с самой минуты отправления ее до прихода к Со-сининской пристани ни на минуту не отходил от рулевого, и потому «Красотка» летела по излучистой реке с быстротой и правильностью, которым могли даже позавидовать и птицы»²⁰.

Сухие цифры нагляднее всего свидетельствуют о размахе паромного сообщения вокруг Новгорода. «Пассажиров в навигацию приезжает в Новгород не менее 50 000 человек, столько же почти и выезжает из Новгорода к станции железной дороги; клади провозится не менее 25 000 пудов»²¹. В навигацию 1862 г. было перевезено 129 414 пассажиров, 80 566 пудов клади и багажа²².

Пассажирский бунт

В том же году новгородским пароходам довелось выполнить особую миссию. 7 сентября 1862 г. «Красотка» и «Кокетка» доставили в Новгород на торжество по случаю открытия памятника Тысячелетию России императорскую семью и ее свиту. Государь и другие члены августейшего семейства прибыли на «Красотку»²³. Благополучное выполнение столь ответственной задачи не осталось без награды: 17 сентября того же года директор-распорядитель Общества лейтенант Алексей Племянников был всемилостивейше пожалован



° 3

Многие гости прибыли на открытие памятника «Тысячелетие России» на пароходах по реке Волхов.

° 4

Пароход XIX в.

орденом Святой Анны 3-й степени и подарком от Высочайшего Двора. Командиры «Красотки» и «Кокетки» Павел Розенмейер и Лавр Козлянинов также удостоились подарков²⁴.

А вот простым смертным в те дни добираться до места торжеств приходилось едва ли не с боем. Согласно газетному объявлению, 6 и 7 сентября скорые пароходы отправлялись от Волховской станции в Новгород в 2 часа 30 минут дня, а буксирные — в 11 утра. В последующие три дня отправление было назначено на 4 утра и 5 вечера²⁵. Вероятно, расписание это было опубликовано слишком поздно, и скопившиеся у пристани люди были обречены на долгое ожидание: «Кто поместился в харчевне, названной почему-то кафе-рестораном;





кто сидел на пристани; народ влежку растянулся по берегу Волхова, и никто не мог понять, почему нас не везут»²⁶. Администрация пароходства не спешила разъяснить ситуацию. Неразбериха породила разные слухи, публика начала волноваться, обстановка накалилась.

Среди ожидавших отправления был публицист Лев Камбек — он и возглавил «бунт» пассажиров. По его требованию к пристани явился разбуженный директор пароходства Племянников, попытавшийся дать объяснения, но было поздно:

«Лев Камбек бросился к трапу и с отвагой, свойственной пылкому юноше-поручику, идущему на приступ, кинулся на пароход. Неизвестно откуда взявшиеся жандармы ста-

ли защищать палубу, но толпа, воодушевленная своим предводителем, ломилась вперед. Тут же отперли кассу, но билетов никто не хотел брать; пассажиры, поощряемые задними рядами, сделали еще один натиск и с громкими криками победы взяли приступом пароход. Полиция попыталась было еще раз удержать за собою позицию и дать отпор, но, к стыду своему, должна была уступить вновь подоспевшему натиску толпы. Поднялся визг, давка. Сняли трап, но и этим не могли остановить общего движения. Пассажиры стали прыгать прямо с пристани, бросали вещи на палубу и ничего слушать не хотели»²⁷.

Ставший жертвой «абордажа» пароход «Волхов» двинулся в путь: «Путешествие наше продолжалось благополучно. Публика, довольная собой и Львом Камбеком, шумела, пароход подвигался. В буфете оказалось только четверть ведра водки и чай; все это очень скоро было выпито и закусено остатками ветчины. ... Наконец часов в 12 приехали мы в Новгород»²⁸.

Правда, заплатить за путешествие все же пришлось — дирекция, видя неизбежность «угона», успела пристроить в рейс шкипера с билетами, которые и были розданы в пути. Проходя мимо деревень, жители которых толпились в ожидании проезда императора, Камбек давал свисток. Восторженные селяне подбрасывали в воздух шапки и бежали вдоль берега с громким «ура», забавляя и без того пребывавших в приподнятом настроении пассажиров. Шалость едва не вышла им боком — власти заподозрили в этой шутке кощунство над верноподданническими чувствами прибрежных жителей к своему монарху. Кстати, среди «пиратов» оказались два генерала, священники, монахи, а также много дам и детей²⁹. Впрочем, серьезных последствий участием этого «рейда» удалось избежать.

Пароходам же предстояла еще долгая служба на Волхове и Ильмене. Последний из них покинул строй в 1958 г.

• 5

Л.Л. Камбек.

¹ Северная почта. 1819. № 62. С. 2.

² Русский инвалид, или Военные ведомости. 1824. № 226. С. 901.

³ Халмский М. Заметки о новгородском пароходстве // Москвитянин. 1854. № 11. С. 224.

⁴ Н-в А. Летняя прогулка в Новгород и Старую Русу. СПб., 1859. С. 10.

⁵ Там же. С. 13.

⁶ Коммерческая газета. 1851. № 73. С. 289.

⁷ Коммерческая газета. 1852. № 99. С. 396.

⁸ Н-в А. Указ. соч. С. 11.

⁹ Халмский М. Указ. соч. С. 224.

¹⁰ Там же. С. 224-225.

¹¹ Сибирка — короткий нафтан в талию, со сборами, без разреза сзади и состоящим воротником.

¹² Халмский М. Указ. соч. С. 224-225.

¹³ Там же. С. 224-225.

¹⁴ Н. О-О. Новгород // Санкт-Петербургские ведомости. 1857. № 127. С. 667.

¹⁵ Кабестан — тяговое судно, оборудованное лебедкой. Передвигался кабестан,

наматывая лебедку на барабан и подтягивая себя к закрепленному выше по течению якорю.

¹⁶ Устав Волховского легкого буксирного и кабестанного общества под названием «Пароходство по Волхову» // Санкт-Петербургские сенатские ведомости. 1857. № 48. С. 12.

¹⁷ Круглов А. В. На исторической реке (Путевые негативы). М., 1890. С. 13-14.

¹⁸ Санкт-Петербургские ведомости. 1858. № 220. С. 1284.

¹⁹ Санкт-Петербургские ведомости. 1858. № 151. С. 882.

²⁰ Н-в А. Указ. соч. С. 35-36.

²¹ Куприянов И. К. Прогулка по Новгороду и его окрестностям. Новгород, 1862. С. 163-164.

²² Памятная книжка Новгородской губернии на 1863 год. Новгород, 1863. С. 109.

²³ Барсуков Н. Жизнь и труды М. П. Погодина. Кн. 19. СПб., 1905. С. 269-270.

²⁴ Русский инвалид. 1862. № 245. С. 858.

²⁵ Хроника прогресса // Искра. 1862. № 36. С. 469.

²⁶ Слепцов В. А. Из Новгорода (от нашего собственного корреспондента) // Василий Слепцов. Неизвестные страницы. М., 1963. С. 300.

²⁷ Там же. С. 301.

²⁸ Там же. С. 302.

²⁹ Объяснительная записка Слепцова по поводу корреспонденции «Из Новгорода» // Василий Слепцов. Неизвестные страницы. М., 1963. С. 306.