

**МУЗЕЙ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ
СРЕДНЕГО ПРИКАМЬЯ**

**МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ МУЗЕЙНЫЙ
ФЕСТИВАЛЬ**



“100 ЛЕТ - ЭТО ПОВОД”

Материалы научно-практической конференции
“Институт культуры: баланс традиций и инноваций”

Составитель сборника
Лукас О.Г. – зам. директора по
научно-исследовательской деятельности МУК «МИКСП»

Редактирование текстов:
Лукас О.Г., Запорожцева Н.С.

Компьютерная верстка:
Сахаутдинов Р.Р. – научный сотрудник
проектно-информационного отдела МУК «МИКСП»

Дизайн обложки:
Шутов Ю.А. – научный сотрудник МУК «МИКСП»

Фотограф:
Е. Караванов

Роль Сарапульских купцов И.С. Колчина и У.С. Курбатова в развитии пароходства в России

Мельников С.Л.

Во второй половине XIX – начале XX вв. имена представителей купеческой династии Ивана Савельевича Колчина, Устина Саввича Курбатова и их наследницы Ольги Петровны Карповой были известны большей части деловой России и всему населению Среднего Поволжья, Прикамья и Западной Сибири. И.С. Колчин и У.С. Курбатов, которые являлись двоюродными братьями, были уроженцами г. Сарапула. Среди предпринимательского слоя, который сформировался на территории Удмуртии в дореволюционный период, они являются, пожалуй, одними из самых значительных фигур.

Недостаточное внимание региональной историографии к этой купеческой династии, известной широким полем деятельности, новаторством в производстве, благотворительностью объясняется, прежде всего, широкой географией их предпринимательства. Она осуществлялась в таких крупных торгово-промышленных центрах, как Нижний Новгород, Казань, Тюмень. Имена представителей этой купеческой династии попадают в поле зрения исследователей названных регионов при решении тех или иных исследовательских задач. К сожалению, обобщающих исследований, посвященных изучению биографий представителей династии Колчиных-Курбатовых в целом, на сегодняшний день не существует.

Работа над темой затруднена рядом обстоятельств. Одно из них состоит в том, что И.С. Колчин и У.С. Курбатов принадлежали к старообрядчеству, поэтому данные о них невозможно обнаружить в метрических книгах сарапульских приходов. Принадлежность к старообрядцам, без сомнения, определяла круг общения, многие стороны и «тайны» их частной жизни. По всей видимости, Иван Савельевич и Устин (Иустин) Саввич относились к беспоповскому толку в старообрядчестве, поскольку оба не были женаты и не имели потомства.

Эта историографическая ситуация определила цель исследования как попытку обобщения имеющихся фактов, первое приближение к восполнению лакун, связанных с их биографией и деятельностью как организаторов Волжского, Камского и Западносибирского пароходств. В этой связи в рамках предлагаемой статьи будут обозначены основные проблемные вопросы, которые требуют дополнительных исследований. Автор надеется, что такой подход поможет историкам, краеведам, и всем, кто неравнодушен к истории г. Сарапула увидеть эти проблемы, а в итоге разрешить их.

Период 40-х – 50-х гг. XIX в. можно определить как начальный этап в развитии Камско-Волжского пароходства. Именно в это время происходит активное применение буксировки грузов за пароходами, осуществляется первый опыт пассажирских перевозок. В эти же годы в регионе появляются первые ремонтные и пароходостроительные предприятия. Одними из пионеров развития пароходства на Каме и Волге становится сарапульский купец Иван Савельевич Колчин (06.04.1822 – 12.01.1877).

Исследователи не обладают пока достоверными данными о начале его торговой деятельности. Но известно, что все первые пароходовладельцы заводи́ли паровые суда для обеспечения собственных торговых операций.

Таким образом, для того, чтобы решиться на приобретение парохода, необходимо было вести достаточно обширную торговлю с крупными оборотами, а главное, иметь значительные средства. Стоимость среднесильного парохода колебалась в пределах 35 – 60 тыс. руб., а его заведение требовало приобретения купеческого свидетельства 1-й гильдии. Немаловажное значение имели и личные качества: для того чтобы предпринять новое и в то время достаточно рискованное предприятие, необходимо было обладать определенными знаниями, кругозором, а также предпринимательским риском. Всем этим сполна обладали первые камские пароходовладельцы, что в значительной степени и являлось залогом их успешной предпринимательской деятельности.

По некоторым дореволюционным источникам, И.С. Колчин начинал свою деятельность по заведению пароходов вместе со своим братом, Михаилом Савельевичем. Они являлись компаньонами и двоюродными братьями волжского пароходовладельца (А.В.?) Татаринова. В 40-е гг. XIX в. братья построили один из первых на Каме каботажных пароходов - «Надежда». Построенный ими пароход должен был использоваться для перевозки хлеба в Санкт-Петербург по договору с военным ведомством. По иронии судьбы, в первом же рейсе у него сломался шкворной вал. Пока делали заказ на механический завод, и шла его замена, прошло полтора месяца, сроки поставки были сорваны. Татаринову пришлось возмещать казне убытки. Каботаж был конфискован. После этого случая Татаринов отошел от дел, связанных с пароходством. Именно Татаринов, владевший на Волге буксирными пароходами, продает впоследствии один из них Колчину(1).

Этот сюжет порождает много вопросов, поскольку дальнейшая судьба Татаринова и М.С. Колчина неизвестны. Похоронен ли М.С. Колчин в Сарануле? Почему его потомки (если таковые были) не входили в состав наследников И.С. Колчина?

1857 год становится важной вехой для купеческой династии Колчина – Курбатова, определившей дальнейшее направление ее предпринимательской деятельности. В этом году И.С. Колчин, являвшийся уже московским 2-й гильдии купцом, начал строительство в Нижнем Новгороде своего первого промышленного предприятия. Завод в те годы назывался «Паровое механическое заведение для поправки машинных поломок и починки судовых корпусов». Таким образом, И.С. Колчина можно называть одним из пионеров частного пароходостроения в России. Одновременно в 50 - 60-е гг. начинают активную деятельность, впоследствии известные на всю страну судостроительные предприятия, такие как завод П. Гакса в Кунгуре (1858), Гуллета - Э. Тета в Перми (1853)(2).

В первое время завод собирал бельгийские пароходы, которые в разобранном виде доставлялись по воде в Нижний Новгород. Первый крупный заказ поступил на сборку пароходов, получивших название «Веста», «Паллада», «Камера». К этому времени мастерские превратились в достаточно крупное производство с подготовленными кадрами. К 1861 г. предприятие имело 5 корпусов и 28 станков. Созданная производственная база позволила перейти к конструированию и строительству собственных пароходов. Первыми из них были «Друг», «Радость», «Приятель»(3). Пароходы строились из отечественного железа, которое доставлялось с Урала. Символичным является тот факт, что первые пароходы для р. Вятки – «Орлов» и «Вятка», с которых началось вятское пароходство, были построены именно у Колчина в Нижнем Новгороде. Эти пароходы вступили в действие в 1861 г. Давние связи Колчина с купечеством Вятской губернии,

а возможно цена и качество пароходов стали основой постоянного размещения заказов вятскими пароходчиками на колчинском предприятии(4).

И.С. Колчин сумел подобрать талантливых самородков, механиков и инженеров – конструкторов. Славу пароходам Колчина – Курбатова создал Василий Иванович Калапишников, принятый на завод в 1870 г., талантливый механик, известный изобретатель. Под его непосредственным руководством на заводе было построено более 30 новых пароходов. В 1870 г. на заводе, впервые среди предприятий русской провинции, появился электрический свет. На покупку в Москве электрического аппарата было потрачено 2800 руб. Эти затраты должны были в скором времени себя окупить. Рабочий день судостроителей напрямую зависел от продолжительности светового дня. Переход на электрическое освещение корпусов и заводского двора на предприятии Колчина можно назвать прорывом в организации производства.

Недоложный ум, предпринимательская хватка И.С. Колчина привели его к мысли о распространении своей деятельности за Урал в Западную Сибирь, перспективный регион, в то время слабо освоенный в части развития пароходства и пароходостроения. По всей видимости, на появление этой идеи повлияли такие обстоятельства, как начавшаяся жесткая конкурентная борьба между волжскими пароходными компаниями, первые опыты пароходства по рекам Сибири. В 1863 г. в Ирбит прибыл первый пароход, что открывало огромные перспективы для дальнейшего освоения рынка Сибири. Именно в 1863 г. в Тюмени был основан механический завод англичанина Гуллета для осуществления сборки пароходных корпусов, изготавливаемых на уральских заводах. Таким образом, в своем предпринимательском чутье передовые русские промышленники не уступали англичанам.

В 1864 г., на р. Туре, около Тюмени, в пригородной деревне Мыс, И.С. Колчин и его компаньон, тюменский купец И.И. Игнатов, тоже из старообрядцев, начали строительство «Жабынского судостроительного и механического завода». К концу XIX в. это предприятие играет ведущую роль в судостроении Западной Сибири. За период с 1871 по 1917 на заводе было выпущено 115 судов разных типов, до десятка землечерпалок типа «Сибирь» и 58 пароходов общей мощностью 12 610 л.с.(5)

В 60 – 70-е гг. XIX в. бывший саранульский купец И.С. Колчин – крупный судовладелец, деятельность его пароходства осуществлявшего перевозки разнообразных грузов и пассажиров ведется по рекам Волге, Каме, Туре, Тоболу, Томи, Иртышу, Оби. Известность пароходства И.С. Колчина на Волге и в Сибири определялось также и тем, что на протяжении 60-х – 80-х гг. XIX в. Главное тюменское управление регулярно заключало с ним, а впоследствии и наследником У.С. Курбатовым, контракты на перевозку водой арестантов. Первый контракт был заключен в 1864. Перевозка арестантов осуществлялась между Нижним Новгородом и Пермью, Тюменью и Томском, где была пересыльная тюрьма. Перевозка заключенных осуществлялась в специально приспособленной железной барже – плавучей тюрьме, в которую помещали до 700 арестантов. Так, только в 1876 г за перевозку арестантов от Нижнего Новгорода до Перми было выплачено 80 тыс. руб. За перевозку арестантов по сибирским рекам компания получала от 100 до 150 тыс. руб. в год(6). Существовавшие на баржах невыносимые условия придавали фамилиям известных пароходчиков несколько негативный оттенок.

После смерти И.С. Колчина пароходство и механические судостроительные заводы по завещанию перешли наследнику и компаньону

Устину Саввичу Курбатову (23.05.1827 – 26.07.1885). Его отец, Савва Степанович, был сарапульским мещанином, в 1861 г. был причислен в сарапульское купечество, а сын, Устин, с 1862 г. становится купцом третьей гильдии г. Арска. С этого времени он проживает в Нижнем Новгороде, а в Сарапуле имеет отделение своего торгового дома. У.С. Курбатов проявил себя как талантливый предприниматель и организатор: за недолгий срок руководства компанией он существенно расширил и упрочил ее положение.

В этот период на предприятии наметился кризис, связанный с подорожанием уральского железа. Курбатову удалось преодолеть его, перейдя на сырье из Выксы, а также польских рынков. Для того, чтобы победить в острой конкурентной борьбе, Курбатов установил самые низкие цены за проезд на своем буксирно-пассажирском пароходстве. Пароходство продолжало давнее «семейное дело» - перевозку арестантов по воде.

Продукция курбатовского завода была отмечена золотой медалью «За развитие судостроительного дела на берегах Волги и за отличное выполнение пароходных паровых машин согласно требованиям русского речного судоходства». Формулировка достаточно точно определяла вклад предпринимателя в развитие пароходостроения. В апреле 1881 г. Курбатов становится Потомственным почетным гражданином Нижнего – Новгорода»(7).

Устин Саввич скончался 25 июля 1885 г. в Нижнем Новгороде. Он завещал похоронить его в родном городе Сарапуле. Городская дума Сарапула организовала своему известному земляку и крупному благотворителю пышные похороны, а на 9-й и 40-й день смерти Курбатова была осуществлена раздача хлеба всем нуждающимся. По завещанию, миллионное состояние, все движимое и недвижимое имущество перешли к его племянникам, Василию Петровичу Курбатову и Ольге Петровне Карповой. В завещании говорилось, что они являются «детьми ранее умершего брата» (8).

Приведенный факт определяет особенность этой купеческой династии. Абсолютное большинство купеческих компаний, торговых домов того времени носили семейный характер. Уникальность же семейного предприятия Колчиных – Курбатовых состоит в том, что при отсутствии детей, прямых наследников, основатели дела находились в постоянных трудах и заботах, направленных на укрепление и развитие своих предприятий, а затем передавали все имущество двоюродным братьям, племянникам (9). Подобные поступки напрямую зависят от психологического фактора – моральных, социальных установок. Поэтому, несмотря на всю сложность исторического фона эпохи периода реформ и капиталистической модернизации, требовавшей динамичной адаптации, изменения ценностных диспозиций человека И.С. Колчин и У.С. Курбатов продемонстрировали свою приверженность традиционным христианским ценностям, воспитанию, полученному в старообрядческих семьях.

Переход имущества к О.П. Карповой и В.П. Курбатову ставит новые вопросы о жизни этой семьи. Каковы их родственные связи? Почему, получив наследство, В.П. Курбатов не занимался делами торгового дома непосредственно, а занималась ими О.П. Карпова? Как сложилась их дальнейшая биография уже в XX в.? Годы жизни наследников пока установить не удалось. По предположению автора статьи, О.П. Карпова и В.П. Курбатов тоже являлись уроженцами г. Сарапула(10). В г. Сарапуле находился дом Петра Савича Курбатова, который, предположительно, мог

быть братом Устина Савича и отцом Ольги Петровны и Василия Петровича. Ольга Петровна могла быть выдана замуж, т.к. она числилась Казанской 1-й гильдии купчихой. Недавно в архиве г. Сарапула удалось обнаружить в посемейных списках мещан следующую запись: «Казенная палата своим решением от 10 мая 1899 г. за № 6955 исключила из списка купцов 1-й гильдии и зачислила в мещане г. Сарапула Курбатова Василия Петровича»(11).

Ольга Петровна Карпова стала достойной продолжательницей семейного дела, при новой хозяйке все предприятия продолжали успешно развиваться. При ней судостроительное предприятие в Нижнем Новгороде обрело название «Механический завод торгового дома У.С. Курбатова наследники». К середине 1890-х гг. оно становится одним из крупнейших в Нижнем Новгороде. В это время здесь трудилось до 600 рабочих, а его клинками являлись практически все пароходные компании Волжского бассейна. В конце XIX в. мощность завода позволяла строить до 6 новых пароходов(12). Таким образом, по своей мощности и числу занятых рабочих, завод являлся одним из крупнейших частных предприятий машиностроения в России. Продолжало свое действие судостроительное предприятие в Тюмени. В 1899 г. было учреждено «Западно-Сибирское товарищество пароходства и торговли». Учредителями этого товарищества являлись Тюменский 1-й гильдии купец И.И. Игнатов и казанская 1-й гильдии купчиха О.П. Карпова.

Рекламные объявления конца XIX в. содержат информацию, что «Буксирное пароходство торгового дома У.С. Курбатова наследники» осуществляет перевозки 5 раз в неделю между Нижним Новгородом и Пермью». В навигацию 1889 г. от Перми по Каме ходило 27 пассажирских пароходов, из них 9 буксирно-пассажирских принадлежали торговому дому У.С. Курбатова. Конторы пароходства и его агенты находились во всех крупных городах, в том числе в Москве и С.-Петербурге. Пароходство входило в число 11 российских компаний, с которыми военное ведомство заключало договоры о перевозке войск водой. Так, в 80-е гг. пароходство перевозило военнотружущих от Нижнего Новгорода до Перми(13).

Разрушительное воздействие на деятельность предприятий династии Колчина — Курбатова оказал экономический кризис 1900 — 1903 гг. Именно после кризиса многочисленный флот, пристани и склады были распроданы. «Буксирное пароходство торгового дома У.С. Курбатова наследники» прекратило существование в 1905 г.(14). Нижегородский судостроительный завод перешел в собственность общества «Мазут». Подлинные причины, почему торговый дом У.С. Курбатова полностью прекратил свою деятельность, пока точно не выяснены, как и последующая судьба Карповой О.П.

Имена И.С. Колчина, У.С. Курбатова, О.П. Карповой были прославлены и благотворительными акциями. Отметим только те, которые были осуществлены в г. Сарапуле. В январе 1875 г. в Сарапульскую городскую управу поступило заявление И.С. Колчина, в котором он выразил желание построить в г. Сарапуле богадельню на 20 человек, стоимостью в 20 тыс. руб. На содержание богадельни он вносил в Сарапульский Общественный банк сумму в 30 тыс. руб. Таким образом, общая сумма благотворительной акции, крупнейшей за всю предшествующую историю Сарапула, составляла 50 тыс. руб.

Однако завершить начатое дело он не смог. Следуя завещанию И.С. Колчина, начатый проект претворил в жизнь У.С. Курбатов. В 1878 г. строительство богадельни со всеми ее службами было закончено, и она

приняла своих первых обитателей 18 декабря 1878 г. Отмечалось, что «богадельня, богато всем обставленная, имеет собственный капитал 50 тыс. руб., на проценты с которых призревается 33 человека». Городская Дума учредила для Сарапульского реального училища стипендию имени И.С. Колчина в размере 150 руб. «для детей бедных граждан». Эта стипендия была обеспечена капиталом, внесенным У.С. Курбатовым. В свою очередь, У.С. Курбатов решил продолжить благотворительность на своей родине. 27 августа 1880 г. в письме на имя городского головы он предлагал устроить в г. Сарапуле ряд благотворительных заведений: «...приют для 50 малолетних девиц, родовспомогательное отделение на 5 кроватей, а также при нем больницу на 10 кроватей». Он высказал пожелание построить их рядом с богадельней И.С. Колчина. В 1882 г. была осуществлена закладка вдовьего сиротского дома, а в мае 1884 г. - здания для родовспомогательного отделения и бесплатной лечебницы.

После его смерти в 1885 г. устройство начатых заведений завершила О.П. Карпова. На постройку главного корпуса было израсходовано 80 тыс. руб., родовспомогательного отделения и больницы - 40 тыс. руб. Для обеспечения благотворительных заведений О.П. Карповой был внесены средства в объеме 110 тыс. руб. Все здания были приняты на баланс городского управления 3 марта 1898 г.(14) О.П. Карпова, как владелица крупной паровой компании, продолжала оказывать г. Сарапулу разностороннюю помощь. По просьбе органов городского управления позволяла перевозить бесплатно на своих пароходах от г. Сарапула до Перми и Нижнего Новгорода бедных. Для этого земской Управе выделялись билеты(15).

Современники отмечали продуманность и завершенность всей благотворительной деятельности И.С. Колчина и У.С. Курбатова, которые не были одновременными, эпатажными акциями. Все свои начинания они обеспечивали средствами и на будущее. В Памятной книжке «Город Сарапул» отмечалось: «Крупные коммерсанты в Сарапуле очень заботливы о сохранении «копейки» не только при жизни, но и по смерти. Только сарапульцы Колчин и Курбатов оставили память о себе, устроив три дома и обеспечив капиталом богадельню, вдовий дом и больницу»(16). В знак признания их благотворительной деятельности И.С. Колчин был удостоен звания Почетного гражданина г. Сарапула в 1875 г., это звание было присвоено и У.С. Курбатову в 1879 г. Тем обиднее сегодня выглядит факт того, что надгробные памятники с их могил, уничтоженных в советское время, чудом сохраненные сотрудниками «Музея истории и культуры Среднего Прикамья», по-прежнему пребывают в забвении и плачевном состоянии.

Дальнейшее изучение многосторонней деятельности И.С. Колчина - У.С. Курбатова поможет выявить общее и особенное в развитии торговли, транспорта и транспортного машиностроения Прикамья, Поволжья, Западной Сибири, а факты их биографии помогут приоткрыть многие страницы из жизни России XIX - начала XX веков.

Примечания:

1. Журнал для акционеров. СПб. 1858. № 1, с. 51. Блинов Н.Н. первые пароходы на Каме // Известия Сарапульского земского музея.
2. Сутырин Б.А. Роль машиностроительных заводов Среднего Урала в создании отечественного речного транспорта // Вопросы истории Урала. Вып. 6. Свердловск, 1965, с. 60 - 63.

3. Абрамов Д. Судостроительный гигант [Электронный ресурс] Журнал Деловая неделя. 2006. – Режим доступа: <http://www.extra-n.ru>.
4. Березин Е.В. Страницы истории Вятского судоходства // Энциклопедия земли вятской. Т. 4. Киров, 1995, с. 241. Блинов Н.Н. Указ. Соч. с. 1 - 12.
5. Соловьёва Ю.А. «Судоремонт – Тюмень» от возникновения до наших дней. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.oigr.ku/about/history/sudoremont/history>; Речные магнаты [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.retro.infoflot.ru>.
6. Там же.
7. Курбатов Устин Саввич [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.gorod-na-kame.narod.ru>; Блиновы: предприниматели и благотворители [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.innov.ru>.
8. АОА г. Сарапула. Ф. 76. Оп. 1. Д. 6.
9. Решетников Н.Л. Топография старого Сарапула. Сарапул, 2008, с. 161.
10. АОА г. Сарапула. Ф. 76. Оп. 1. Д. 8. № 2662.
11. Первый промышленный гигант [Электронный ресурс] Журнал Деловая неделя. 2006. – Режим доступа: <http://www.extra-n.ru>.
12. Поверхстное описание рек: Волги, Камы, Белой и Вятки. Казань, 1899, с. 181.
13. Корчагин П.А. Губернская столица Пермь. Пермь, 2006. С. 164. Первый промышленный гигант [Электронный ресурс] Журнал Деловая неделя. 2006. – Режим доступа: <http://www.extra-n.ru>.
14. АОА г. Сарапула. Ф. 76. Оп. 1. Д. 6.
15. Вятские губернские ведомости. 1888. № 42. с. 3.
16. Город Сарапул. Памятная книжка на 1912 г. Сарапул. 1912, с. 25.

Человек в истории страны. Н.В. Мельников

Сальникова Е.П.

На первое января 1909 года численность населения России определялась в 160 095 200 душ. В этом году появились на свет актёр Иван Любезнов, писатель Юрий Домбровский, конструктор вертолетов Михаил Миль. Был основан Саратовский университет, Россия собрала небывалый урожай зерновых, острый резонанс в обществе вызвал выход в свет публицистического сборника «Вехи».

В Сарапуле появился свой музей, водопровод, музыкальные классы, а в семье сапожного мастера Василия Владимировича Мельникова и его жены Анны Павловны родился сын Николай.

Пройдет немногим более двадцати лет, и в кипучую жизнь советского государства с дипломами Нижнетагильского горно-металлургического техникума и Свердловского горного института войдет яркая личность - Николай Мельников. В течение полувека рядом с его именем будут глаголы «основал, разработал, осуществил, внедрил, добился». Областью его профессиональной деятельности станет горная наука. Эта наука изучает качественный состав руд, горных пород, а также их состояние и поведение в подземных пространствах. Цель горной науки – создавать наиболее совершенные технические средства и способы, которые сделают разработку полезных ископаемых экономичной, труд шахтеров безопасным, а условия труда наиболее облегченными.