

Старинные
волжские суда
на Всероссийской
художественно-
промышленной
выставке 1896 г.
в Нижнем
Новгороде



Развитие волжского судостроения и судоходства в XVIII-XIX вв. — масштабный значимый, но еще недостаточно изученный процесс. Только за период существования в Казани государственного судостроения с 1701 по 1830 г., по нашим подсчетам, было построено более 400 морских судов различных размеров, главным образом для Каспийского моря, столько же вспомогательных судов к ним и несколько сот речных судов, в основном для перевозки корабельного леса. Государственные верфи также действовали в Нижнем Новгороде и Астрахани. Частное волжское судостроение было более масштабным. К 1890-м гг. судоходство в Волжском бассейне по составу флота и по объемам перевозимого груза встало в ряд наиболее развитых речных систем в мире*. Историческое развитие волжско-каспийского судостроения и судоходства и его состояние к концу XIX в. было отражено в экспозиции нижегородской выставки 1896 г.

XVI Всероссийская художественно-промышленная выставка 1896 г. в Нижнем Новгороде стала заметным событием в отечественной истории конца XIX в. Решение о ее проведении было принято правительством 23 июля 1893 г. Она должна была стать наиболее крупной по сравнению с предшествующими выставками и продемонстрировать посетителям достижения в экономическом и культурном развитии России. Экспонаты на ней были представлены в 55 казенных зданиях и 117 павильонах, которые разместились на участке в 84 га, т. е. занимали площадь, в три с лишним раза превышавшую территорию московской художественно-промышленной выставки 1882 г.¹

Павильон Волжско-Каспийского судоходства входил в состав новообразованного XVII-го отдела строительного и инженерного дела, речного и морского торгового судоходства, возглавленного инженером В. М. Верховским. В этом

павильоне планировалось наиболее полно показать историческое развитие волжско-каспийского судоходства и его состояние к середине 1890-х гг., как в количественном, так и в качественном отношении. На прежде проводившихся всероссийских выставках эта тема не получала отражения. Председателем Казанского комитета XVII-го отдела строительного, инженерного дела, речного и морского торгового судоходства был назначен начальник Казанского округа путей сообщения В. М. Лохтин, который в мае 1894 г. представил В. М. Верховскому свои соображения по устройству экспозиции павильона Волжско-Каспийского судоходства². Он предложил сделать экспонаты исторических судов как в виде натуральных образцов, так и в виде моделей, рисунков, чертежей, фотографий и т. д. Его предложения получили полное одобрение, после чего незамедлительно начались подготовительные работы по строительству павильона и созданию в нем экспозиций.

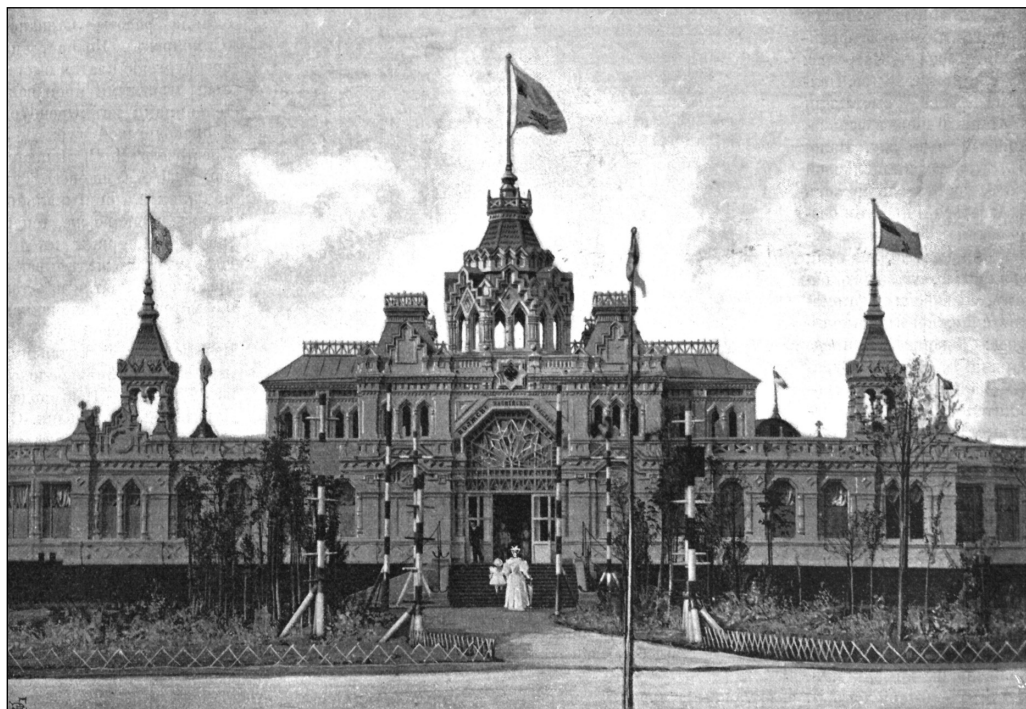
Здание павильона Волжско-Каспийского судоходства, спроектированное архитектором В. В. Шервудом, строилось с тем расчетом, чтобы по окончании выставки его можно было перенести на баржу и сделать из него пристань для стоянки казенных пароходов³. Как и большинство других павильонов выставки, павильон Волжско-Каспийского судоходства был выстроен из дерева и украшен резьбой. Наружный вид здания производил сильное впечатление. Наверху павильона в виде карнизов были укреплены древние судовые орнаменты, вырезанные кустарями г. Костромы. Около павильона была выставлена лодка-долбленка из осокоря⁴.

Первоначально для экспозиции предполагалось изготовить 100 моделей (из них 20-30 старинных) судов в размере 1/50 натуральной величины, но ограниченность в финансах вынудила сократить количество работ⁴. Для изготовления моделей старинных

* В 1895 г. Волжский флот состоял из 1 392 паровых и 7 600 непаровых судов с общей грузоподъемностью 335 740 тысяч пудов.

** Осокорь — черный тополь.





Внешний вид павильона Волжско-Каспийского судоходства. Всероссийская художественно-промышленная выставка 1896 года в Нижнем Новгороде. – СПб., 1896. – С. 68.

судов было арендовано помещение в Казани в доме А. Розенбаума, находившемся рядом с Николаевской площадью*. Здесь устроили модельную мастерскую, и работа под руководством инженера А. К. Великанова, а затем техника И. И. Морозова закипела. Прежде всего были собраны сведения об исторических судах. Затем были сделаны модели старинных судов местными мастерами-столярами И. С. Соколовым, И. И. Хилковым, М. М. Дыбковым и др. Для их изготовления из Москвы специально заказывали красное дерево. Каждая из моделей была украшена резьбой, для чего к работе привлекались резные, иконостасные, серебряных дел и другие мастера⁵.

Модели современных судов — пароходов, барж, рыболовных и других лодок — были изготовлены в модельной мастерской Василевского затона** близ Нижнего Новгорода⁶.

* Николаевская площадь — Ленинский сад, ныне Бутлеровский сквер.

** В настоящее время АОТ «Чкаловская судостроительная».

Для сбора экспонатов организовывается экспедиция по Каспию во главе с капитаном А. И. Одинцовым и художниками А. А. Зарецким и В. А. Голоушевым. В начале июня 1895 г. участники экспедиции отправились из Астрахани. В самом начале путешествия в Петровске (ныне Махачкала) они встретились с Министром путей сообщения М. И. Хилковым, которому представили первые результаты экспедиции. Министру понравились рисунки художников, и он высказал пожелание собрать экспонаты по среднеазиатским рекам Амударье и Сырдарье. Вследствие этого маршрут экспедиции изменился: было решено ехать по Закаспийской железной дороге в Среднюю Азию. Однако в Самарканде спутники А. И. Одинцова заболели тифозной лихорадкой. Состояние здоровья В. А. Голоушева вызывало наибольшее опасение, поэтому его отправили в Москву. А. А. Зарецкий вскоре выздоровел и вместе с А. И. Одинцовым покинул Среднюю Азию. В том же году



они объехали берега и порты Каспийского моря.

Несмотря на некоторую заминку в пути, результаты экспедиции были успешными. Ее участники привезли обширный материал для экспозиции в виде живописных этюдов, фотографий, чертежей. По отзыву В. М. Лохтина, этот материал давал настолько полное представление о посещенных ими местностях, что подобного не бывало ни в одном из судоходных отделов не только русских, но и иностранных выставок⁷.

Работы по устройству экспозиций продолжались до конца мая 1896 г., т. е. до открытия выставки. Экспонаты павильона Волжско-Каспийского судоходства были одними из самых представительных на выставке. Большой интерес у посетителей вызвали модели 22 старинных и свыше 60 современных на тот период волжских судов, а также коллекция судовых украшений. Кроме того, был издан специальный каталог со списком всех экспонатов, находящихся в павильоне⁸.

Внимание посетителей, прежде всего, обращалось на плезир-яхту* и верейку** Петра I, которые занимали центральное место в павильоне. Они были построены в 1720 г. в Казанском адмиралтействе корабельным мастером Р. Гардли, материалом послужил дуб⁹. Яхта имела размеры в длину 11,59 м и в ширину 1,68 м. На ней могли уместиться 10 человек. У судна была одна мачта и четыре пары весел. Верейка имела практически те же размеры, что и яхта.

Плезир-яхта поражала посетителей своими красивыми формами. Ее кормовая часть напоминала нарядные русские санки, украшенные тонкой резьбой. На корме имелись фальшивые окна, а в верхней ее части сюжетом резьбы стала типичная мифологическая сцена, олицетворяющая водную стихию — центром композиции являлся овальный медальон, слева и справа от которого находились резные изоб-

ражения наяд*** и амуров, играющих с дельфинами. На румпеле**** плезир-яхты имела резная фигура человека в треугольной шляпе, напоминавшая самого Петра I. Днище было окрашено белой краской, борта — зеленой, а вся резьба и фигуры — желтой. На верейке Петра I резьба шла узкой полосой вдоль бортов и переходила в кормовой герб. На гербе двуглавый орел держал в лапах ленту с перечислением военно-морских побед России¹⁰.

Прогулочная яхта должна была служить для поездок Петра I во время Персидского похода, поэтому в 1722 г. она была отправлена из Казани в Астрахань вслед за остальными судами¹¹.

18 июля 1722 г. состоялся грандиозный генеральный смотр Каспийской военной флотилии. Петр I на плезир-яхте объезжал стоящие на Волге суда. Этот момент изображен на картине художников А. Зарецкого и А. Кокорева «Петр Первый осматривает флот на Каспийском море перед походом в Персию». Картина также демонстрировалась в павильоне и занимала центральное место рядом с плезир-яхтой и верейкой.

На выставке также была представлена модель струга***** «Москворецкий», изготовленная цеховым мастером К. И. Яковлевым¹². Сам струг был построен в 1722 г. (точное место постройки неизвестно) и предназначался для поездки Петра I по рекам Москве, Оке и Волге от Москвы до Астрахани во время Персидского похода. Струг имел размеры 42 м в длину и 6,6 м в ширину, передвигался с помощью весел. На нем имелось несколько богато отделанных кают, предназначенных специально для царской семьи. 15 мая 1722 г. Петр I с императрицей и свитой отправился на нем из Москвы в Астрахань. Для ускорения плавания по всему маршруту через каждые 50-60 верст были расстав-

* Плезир-яхта — парусно-гребная прогулочная яхта.

** Верейка — шлюпка, ялик.

*** Наяды — в греческой мифологии нимфы вод, рек, ручьев, источников и т. д.

**** Румпель — рычаг на верхней части оси руля, служит для поворота руля на малых судах.

***** Струг — старинное речное деревянное плоскодонное судно.



лены команды переменных гребцов¹³. 19 июля 1722 г. они прибыли в Астрахань. Обратный путь до Царицына императорской четой также был пройден на нем, но из-за наступивших морозов дальше пришлось ехать сухим путем. Некоторое время «государев струг» хранился в Астраханском кремле, дальнейшая его судьба неизвестна.

Модель галеры «Тверь» была выдана на время выставки Казанским городским музеем¹⁴. Судно известно тем, что на нем в 1767 г. совершила путешествие по Волге от Твери до Симбирска императрица Екатерина II. Эта 12-баночная* галера, построенная в Твери мастером М. Щепиным, представляла типичный образец волжского судостроения XVIII в. Ее длина составляла 47 м, а ширина 8,2 м. Галера долгое время хранилась в Казани как память о путешествии Екатерины II, но в 1956 г. сгорела во время пожара.

Огромные расстояния государства и плохое состояние дорог придавали водным путям важное стратегическое значение. Одним из препятствий для развития судоходства и торговли на Волге было речное пиратство. В экспозиции имелась модель гардкоута** 1798 г. — одного из первых судов, с помощью которого велась борьба с речным пиратством на Волге. По указу Павла I в 1798 г. в Казани было построено девять военных гардкоутов. Суда оснащались одной пушкой и четырьмя фальконетами***, имели два треугольных паруса, 14 весел. Каждому гардкоуту определялось по несколько офицеров, 20-25 матросов и один канонир****. Все течение Волги было разделено на три участка, за безопасность каждого из которых отвечал отряд с тремя гардкоутами. Эти суда курсировали на участках: Ярославль — Казань, Казань — Царицын, Царицын — Астрахань. Каждый гардкоут с таянием

льдов приступал к патрулированию на своей дистанции вплоть до прекращения навигации. Экипаж гардкоута должен был наблюдать за безопасным плаванием судов, проводить разведку подозрительных судов, снимать с них беспаспортных пассажиров и доставлять в полицию, уничтожать явных разбойников на месте¹⁵. Всего с 1797 по 1830 г. в Казанском адмиралтействе М. С. Степановым, А. П. Антипьевым, А. И. Амихшиным и другими мастерами было построено 46 военных гардкоутов¹⁶.

Наиболее распространенными грузовыми судами на Волге до появления пароходов были расшивы*****. Модель одного из них экспонировалась на выставке.

Расшивы имели небольшую осадку, для придания наибольшей обтекаемости корпусу и легкости ходу носовая часть делалась лыжнообразной формы, а корма — подбористой. Поэтому расшивы были наиболее приспособленными судами для плавания по изобиловавшей песчаными мелями и перекатами Волге, при этом имели большую грузоподъемность — поднимали от 10 до 25 тысяч пудов груза. Делались они из добротного леса, обшивка и днище крепились железными костылями, конопатились паклей и тщательно замасливались. В результате расшивы получались достаточно прочными и могли прослужить до 10 лет и более. Заняты они были перевозкой, главным образом хлеба, рыбы, соли, персидских товаров, риса, сухофруктов, вина и спирта и других различных грузов, идущих с низовья Волги на Нижегородскую ярмарку и обратно в низовые города вплоть до Астрахани¹⁷.

По середине расшивы возвышалась мачта, на вершине которой ставился флюгер с прикрепленной для украшения лентой красного или белого цвета. Нос, борта и корма расписывались цветным узором. При попутном ветре эти суда легко скользили по волжским

* Банка — скамья для гребцов.

** Гардкоут — от фр. «garde» — охранять и «côte» — берег.

*** Фальконет — малокалиберное (55-100 мм) артиллерийское орудие.

**** Канонир — пушкарь, рядовой артиллерии.

***** Расшива — большое плоскодонное парусное судно для перевозки грузов.



просторам, распустив свои огромные белые паруса, а в безветренную погоду их тащили против течения бурлаки.

Тяжелый труд бурлаков заставлял передовых людей той эпохи искать замену бурлацкой тяге. Одним из таких людей был талантливый русский изобретатель, выходец из Нижегородской губернии И. П. Кулибин. Он сконструировал особое судно — «водоход», на котором силу бурлаков заменяла сила течения воды. На выставке была показана модель «водохода» 1804 г.

В экспозиции павильона также демонстрировалась модель коноводки («машинного судна»). Принцип движения коноводки был прост: лошади на судне вращали вертикальный вал, на который наматывался канат, прикрепленный к заведенным вперед якорям, и таким образом осуществлялось подтягивание к ним самого судна. Лодки для завоза якорей назывались завознями. Такой способ передвижения по реке был не в новинку. Еще в 1630-х гг. немецкий путешественник А. Олеарий во время своего путешествия по Волге описал такое движение судов, но вместо лошадей в них запрягали бурлаков.

К середине XIX в. на Волге плавало до 200 коноводок. Затем их стали заменять кабестанные пароходы, модель которых была также представлена на выставке. Они отличались от коноводок только тем, что приводились в движение паровыми машинами.

Кроме того, на выставке экспонировались модели других старинных волжских судов: грузового струга 1776 г., старинного шитика, кладнушки, соминки, лабды, мокшаны и некоторых других. Каждый тип судна имел свою, отличную от другого судна, архитектуру. Они предназначались для перевозки тяжелых грузов: железа, леса и др. Эти суда постепенно совершенствовались и использовались в судоходстве продолжительное время вплоть до конца XIX в.

В павильоне также демонстрировались модели судна А. Олеария 1636 г., катера Павла I 1797 г. и лодки, на кото-

рой в 1834 г. император Николай I переправлялся через Оку у г. Муром¹⁸.

На выставке было представлено большое количество моделей современных на тот период пароходов. Первые волжские пароходы были построены в 1817 г. на Пожвинском железоделательном заводе В. А. Всевожского (вблизи Перми) инженером П. Г. Соболевским.

В павильоне были представлены также модели нефтеналивных барж. На Волге впервые в мире начали широко применять способ перевозки нефти наливом. До этого нефть перевозили в деревянных и металлических бочках, занимавших много места в судовых трюмах, что было очень дорого и неудобно. В 1873-1874 гг. братья Николай и Дмитрий Артемьевы переоборудовали несколько деревянных судов для перевозки каспийской нефти наливом. С этого и началось применение этого способа перевозки нефти, который вскоре получил широкое распространение во всем мире¹⁹.

Одним из известных строителей пароходов был В. И. Калашников*. На выставке была представлена его пароводная машина, построенная на заводе Курбатова, а также чертежи пароводных машин «Воля» и «Богатырь»²⁰. Английский инженер Джонс, считавшийся непререкаемым авторитетом в области пароводостроения, сказал, ознакомившись с одним из проектов В. И. Калашникова: «Теперь мне на Волге делать нечего»²¹. За свою жизнь В. И. Калашников переделал свыше 100 волжских пароходов и построил более 50 новых, настолько прочных и надежных в эксплуатации, что некоторые из них продолжали плавать и в 1950-е гг.

На стенах павильона Волжско-Каспийского судоходства были развешаны 210 картин и рисунков, большинство из которых привез А. И. Одинцов и его спутники из экспедиции по Каспию. На них были изображены виды Астраха-

* Калашников Василий Иванович (1849-1908), российский изобретатель, механик и теплотехник. Создал оригинальные образцы судовых паросиловых установок, первый применил для речных судов паровые машины с многократным расширением пара.





Внутренний вид павильона Волжско-Каспийского судоходства. Всероссийская художественно-промышленная выставка 1896 года в Нижнем Новгороде. — СПб., 1896. — С. 136.

ни, Дербента, Петровска, Баку, Красноводска, других прикаспийских городов, каспийские пароходы, морские пейзажи и т. д. Наибольшее количество картин и рисунков (103 экземпляра) принадлежало А. А. Зарецкому. Места в павильоне на все экспонаты не хватало, и многие картины были развешаны на окнах.

На стендах павильона было размещено свыше 600 фотографий с волжскими видами, примечательными местами приволжских городов и селений, выполненные фотографами М. П. Дмитриевым, Е. Шкляровским и др. Значительная часть фотографий (149 экземпляров), сделанных А. А. Зарецким, размещалась отдельно и включала в себя изображения Каспийского моря, его берегов и т. д.²²

Не все запланированное удалось представить на выставке, главным образом из-за ограниченных финансовых средств. Например, не была построена Игорева ладья (X в.) в натуральную величину, не получилось доставить три модели старинных каспийских судов,

находившихся в музее Петровского общества в Астрахани. Модели судов Нижегородского речного училища также не были представлены, так как не хватило выставочных мест.

Многие частные экспонаты, прежде всего модели пароходов и барж, по окончании выставки были взяты владельцами обратно. Большинство моделей старинных судов и многие другие предметы, принадлежавшие Министерству путей сообщения, были отправлены в Санкт-Петербург и стали первыми экспонатами новообразованного музея имени императора Николая I²³ (ныне — Центральный музей железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения России). Сам павильон, как и планировалось, перенесли на баржу и приспособили для Нижегородской пароходной пристани²⁴.

За превосходную коллекцию моделей старинных и современных судов на выставке Казанский округ путей сообщения был удостоен диплома второго разряда²⁵.



ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Всероссийская выставка 1896 г. в Нижнем Новгороде. Путеводитель. Город. – Ярмарка. – Выставка. – СПб., 1896. – С. 100.
2. НА РТ, ф. 82, оп. 3, д. 271, л. 1-5 об.
3. Там же, оп. 2, д. 773, л. 13.
4. Там же, оп. 3, д. 271, л. 102-103 об.
5. Там же, д. 272, л. 20 об.-21, 69, 131-132, 194, 235, 246 об., 268, 269, 373, 398, 415, 419.
6. Там же, л. 307.
7. Там же, л. 88 об.
8. Каталог павильона Волжско-Каспийского судоходства Казанского округа путей сообщения. – Н. Новгород, 1896. – 175 с.
9. Материалы для истории русского флота. – СПб., 1867. – Т. 4. – С. 254.
10. Марков А. С. Петр I и Астрахань. – Астрахань, 1994. – С. 81.
11. Материалы для истории русского флота. – СПб., 1867. – Т. 4. – С. 317.
12. НА РТ, ф. 82, оп. 3, д. 272, л. 279.
13. Материалы для истории русского флота. – СПб., 1867. – Т. 4. – С. 309.
14. НА РТ, ф. 82, оп. 3, д. 272, л. 406 об.
15. Материалы для истории русского флота. – СПб., 1902. – Т. 16. – С. 113, 193.
16. НА РТ, ф. 385, оп. 1, д. 123, л. 11 об., 13 об.; д. 321, л. 15; Прибавление к Казанскому вестнику. – 1830. – № 2. – С. 14.
17. Неустроев С. П. Словарь волжских судовых терминов. – Н. Новгород, 1914. – С. 259.
18. Каталог павильона Волжско-Каспийского... – С. 35-37.
19. Неустроев С. П. Указ. соч. – С. 198.
20. Каталог павильона Волжско-Каспийского... – С. 113.
21. Калашников В. В., Шехтер М. Е. Выдающийся русский механик судостроитель В. И. Калашников. – М., 1950. – С. 24.
22. Каталог павильона Волжско-Каспийского... – С. 115-175.
23. Музей имени Императора Николая I // Вестник Министерства путей сообщения. – 1901. – № 10. – С. 141-142.
24. НА РТ, ф. 82, оп. 2, д. 773, л. 294; оп. 3, д. 272, л. 141, 238.
25. Всероссийская промышленная и художественная выставка 1896 г. в Нижнем Новгороде. Список экспонентов, удостоенных похвальных наград. – СПб., 1897. – С. 324.

№ 1. Из письма начальника Казанского округа путей сообщения В. М. Лохтина заведующему XVII отделом строительного и инженерного дела, речного и морского торгового судоходства В. М. Верховскому с предложениями по организации экспозиции павильона Волжско-Каспийского судоходства на Всероссийской художественно-промышленной выставке 1896 г. в Нижнем Новгороде

24 мая 1894 г.

Ваше превосходительство милостивый государь Владимир Михайлович.

По возвращении моем из Нижнего меня ожидала здесь такая масса дел, что, несмотря на все желание, я никоим образом до настоящего времени не мог исполнить Вашей просьбы изложить доложенные Вами в Нижнем соображения относительно организации судоходного отдела на нижегородской выставке. Тем не менее я все-таки за это время кое-что успел сделать, а именно собрать кое-какие данные по поводу возможности исполнения того или другого предположения. Так, например, я полагаю, что историческую часть отдела возможно будет обставить более или менее интересно как картами, наглядно изображающими древнейшие волоки и водные пути, по которым совершался исторический рост нашего отечества, так и рядом моделей судов, употреблявшихся в различные эпохи для движения по судоходным путям. Обзор этот можно начать даже с древнейших упоминаемых летописцем Нестором судов, называемых им «скедьями» (скедиями. — *И. Ф.*) и «лодьями» (ладьями. — *И. Ф.*), потому что, хотя точных чертежей их и не имеется, но, однако же, сохранились некоторые подробности относительно их величины и способов постройки, по которым с некоторой более или менее достоверной приближенностью возможно будет реставрировать их вид. Я думаю, что было бы даже весьма интересно сделать древнюю Игореву лодью в натуральную величину, а именно вместимостью от 40 до 60 человек, как они строились тогда в виде долбленка



липового дерева, которое, хотя и трудно, а все же, если поискать, то и ныне можно еще найти нужной величины в приволжских лесах. Ведь на таких однодеревках, можно сказать, выросла наша Русь, да и ныне еще они в виде разных «душегубок», «челноков» и т. д. снуют почти на всех наших реках. В дальнейшем затем могли бы следовать позднейшие струги и челны, для которых сохранились даже кое-какие рисунки, хотя и не очень древние (времен Стеньки Разина на Волге). Затем следовали бы галеры времен Петра Великого, из которых еще недавно одна хранилась в Воронеже, а может быть, еще и ныне цела там, и если снять подробные фотографии, то можно сделать с нее подробную модель. Здесь в Казани у нас хранится подлинная галера «Тверь», в которой ехала по Волге императрица Екатерина II (22 саж[ени] длиной) и с которой даже есть в Казанском музее уже готовая модель. В параллель с этой галерой можно бы было поставить модели расшив, на которых с помощью бурлаков перевозили грузы и людей вплоть до появления парового флота, а также коноводных машин и позднейших за ними кабестанов, заменявших нынешние буксирные пароходы. Затем в частности постепенный ход развития в конструкции нынешних волжских пароходов и барж, которые составляют ныне беспримерный по своей грандиозности русский речной флот, составило бы не менее интересную данность для лиц, интересующихся отечественным судоходством.

От исторического обзора естественный переход к современному состоянию русского судоходства по размерам и значению для страны. Сюда, прежде всего, войдут модели типов всех главнейших плавающих на наших внутренних водах судов, которые для наглядности сравнения должны быть сделаны в одном масштабе, а именно, как наиболее употребительное отношение, считая за сажень вершок, причем, например, модель волжской баржи выйдет длиной около сажени, а косная лодка от 3 до 5 вершков.

Все модели судов Волжско-Камских рек мы могли бы выполнить своими средствами в мастерских Василевского затона, могли бы исполнять также и модели судов других рек, если бы нам были присланы готовые чертежи в величину модели, а именно в масштабе один вершок за сажень, причем, однако же, следует заметить, что модель всегда удобнее делать по близости к оригиналу, где всегда есть возможность разъяснить или дополнить чертеж. [...]

Наглядное представление успехов развития современного судоходства даст сама Нижегородская пристань с громадным скоплением всевозможного устройства судов и пароходов, которые в подлиннике будут видеть посетители выставки. Но это судоходство не почило, однако же, на лаврах и постоянно стремится к дальнейшему усовершенствованию. Область эта составит третью часть судоходного отдела и выразится в целом ряде различных изобретений и приспособлений в сфере техники судостроения и судоходства вообще. Здесь уже не придется много хлопотать о привлечении желающих участвовать в выставке, так как они сами явятся в лице различных заводчиков и изобретателей. [...]

В дальнейшем предстоит уже более детально разрабатывать состав каждой из упомянутых выставных частей судоходного отдела. [...]

НА РТ, ф. 82, оп. 3, д. 271, л. 1-5 об.

№ 2. Из сообщения управляющего Казанской контрольной палатой государственному контролеру о целесообразности некоторых расходов правления Казанского округа путей сообщения на устройство выставки

12 октября 1895 г.

Его высокопревосходительству господину государственному контролеру.

Вследствие предложения Департамента шоссейных и водяных сообщений на высочайше утвержденной Всероссийской выставке 1896 года в Нижнем Новгороде пожелало принять участие правление Казанского округа путей сообщения. Правлением округа была составлена ведомость предметам, которые оно предполагало экспонировать на этой выставке. Ведомость эта заключала в себе следующие предметы: 1) 100 моделей



типов судов в 1/50 натуральной величины стоимостью 10 000 руб.; 2) модель трубчатого парового котла в 800 руб.; 3) 4 рельефных плана частей Волги; 4) модели для изображения способов производства гидротехнических работ; 5) графики, планы, карты и другие гидротехнические данные. [...]

Правлением Казанского округа было получено разрешение приступить, согласно приведенной ведомости, к спешному изготовлению экспонатов. [...] 25 июля 1895 г. [...] Департамент, по резолюции Министра путей сообщения, предлагал правлению сократить по возможности расходы по заготовлению экспонатов, избегая заготовления специально для выставки новых планов и чертежей в тех случаях, когда возможно экспонирование печатных изданий или имеющихся оригиналов, избегая также изготовления новых моделей, когда имеется возможность воспользоваться существующими уже в Институте инженеров путей сообщения или когда модели с полным успехом могут быть заменены чертежами и фотографиями.

Правление округа в ответ на это предложение представило 10 августа 1895 г. сообщение, что начатые работы сократить в настоящее время не имеется уже возможности, ибо они уже более чем на половину исполнены. [...]

Рассматривая по существу эти расходы, насколько это возможно сделать по содержанию текста самих ассигновок, палата полагает, что их можно распределить на следующие категории: 1) на расходы по выставке начальнику округа 2 650 руб.; 2) на расходы по изготовлению вообще экспонатов 3 570 руб. 4 коп., из них выдано, между прочим, 1 000 руб. профессору юридического факультета Загоскину тоже за изготовление экспонатов, 385 руб. 2 коп. технику Мануилову прогоны по поездке по всем рекам округа для собирания образцов лесных пород в пределах Волжско-Камского бассейна, т. е. сведения Лесного ведомства; 3) на расходы канцелярские 595 руб.; 4) на расходы на художников, фотографов и художественные и фотографические работы 6 298 руб. 77 коп. Что касается художников, то таковые приглашены правлением округа для эскизных снимков с различных живописных мест Волжско-Камского бассейна; 5) на изготовление моделей судов 5 000 руб.; 6) на командировку помощника инспектора судоходства капитана Одинцова в Закаспийскую область для собирания экспонатов 2 600 руб. Какое отношение эти экспонаты имеют к Казанскому округу путей сообщения, палата совершенно недоумевает. Кроме этих расходов, при фактической ревизии, было замечено, что один из арендованных правлением округа частных пароходов был отдан в распоряжение фотографов. По справке в правлении округа, оказалось, что пароход «Конрад Банза», арендная стоимость которого, без топлива, по контракту определена в 75 руб. в сутки, был с 27 июня по 16 сентября в распоряжении фотографа правления Шкляревского для производства фотографическим путем так называемой панорамы реки Волги. Насколько известно палате, панорама эта должна представлять ленту непрерывных видов обоих берегов Волги. [...]

Управляющий контрольной палатой (подпись).

НА РТ, ф. 82, оп. 3, д. 271, л. 102-103 об.

Публикацию подготовил
Ильшат Файзрахманов,
научный сотрудник Института истории
им. Ш. Марджани АН РТ

