

⁶² См. Материалы ревизских сказок, посемейных списков и списка домохозяев Избыльца.

⁶³ ЦАНО. Ф. 570. Оп. 10. Д. 1280. Л. 12-а–12-б.

⁶⁴ По рассказам потомков И. А. Зайцева.

⁶⁵ ЦАНО. Ф. 570. Оп. 10. Д. 1280. Л. 89 об.–90; Д. 1282. Л. 70 об.

⁶⁶ Там же. Ф. 73. Оп. 21. Д. 175; Справочная книжка и адрес-календарь Нижегородской губернии на 1915 г. Н. Новгород, 1915. С. 80, 93 (Ч. 2).

⁶⁷ См. материалы ревизских сказок, посемейных списков и списка домохозяев Избыльца.

⁶⁸ ЦАНО. Ф. 60. Оп. 232. Д. 1830. Л. 7 об.

⁶⁹ Там же. Д. 1868. Л. 383 об.; Ф. 1239. Оп. 1. Д. 1. Л. 58 об.–59.

⁷⁰ По рассказам потомков А. Н. Зайцева.

⁷¹ Годы жизни приведены по табличке с могильного памятника, находящегося на прихрамовом кладбище Избыльца.

⁷² По рассказам потомков К. И. Зайцева.

И. З. Герштейн, Л. М. Лопатина-Герштейн

РОЛЬ НИЖЕГОРОДСКОГО КУПЕЧЕСТВА В СОЗДАНИИ РЕЧНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В РОССИИ

Потенциал экономического развития общества в условиях модернизации и ускоренного внедрения передовых технологий всегда зависит от количества и качества подготовленных кадров, владеющих последними достижениями науки и техники. Российскому государству не раз приходилось сталкиваться с проблемой форсированного освоения технических новинок для развития своей экономики. Не стал в этом отношении исключением и пореформенный период второй половины XIX в. Завершение промышленного переворота сопровождалось активным перевооружением практически всех отраслей русской экономики того времени, в том числе и транспортной сферы.

16 июня 1865 г. было создано Министерство путей сообщения Российской империи. Начинается активное железнодорожное строительство. Новый вид транспорта становится настоящим «фаворитом» государственной политики в области развития инфраструктуры путей сообщения. В официальном издании, посвященном столетию российского ведомства по управлению транспортной инфраструктурой империи, прямо говорится: «В первый период усиленного сооружения железных дорог, которые привлекали к себе все внимание правительства, водные пути считались утратившими свое значение и заботы об их улучшении отступили на второй план»¹. Однако громадные российские просторы не позволяли пренебрегать возможностями речных артерий, что вынуждено было признать и правительство: «развитие внутреннего судоходства ... доказывает, что и в России, хотя здесь водные пути недоступны для судоходства в течение 4–6 зимних месяцев, они, тем не менее, имеют преимущество перед железными дорогами по дешевизне доставки и по способности пропускать несравненно большую массу грузов»².

В отличие от железных дорог, речное судоходство в России имело к этому времени большую историю и организованную инфраструктуру. Речной транспорт с его новым конкурентом роднил паровой двигатель. Число пароходов на Волге в 60–70-е гг. XIX в. неуклонно росло. Если в год крестьянской реформы их было немногим более сотни, то в 1874 г. — уже 456, в 1879 г. — 556, а в 1885 г. их число достигло 766³.

Специалистов, умеющих обслуживать паровые двигатели и управлять паровыми судами катастрофически не хватало⁴. Основным каналом привлечения сколько-нибудь квалифицированных кадров в отрасли, получения назначений и продвижения по службе были личные связи и кумовство. Об этом свидетельствует прошение одного из квалифицированных специалистов нижегородскому губернатору Н. М. Баранову: «я с сентября 1885 года нахожусь до сего времени без места и несмотря на мое усилие найти какое либо занятие для приобретения средств к жизни моей семье, до сих пор не мог ничего найти основываясь на том, что я здесь человек неизвестный и потому не могу иметь рекомендации столь необходимой в настоящее время для получения должности, так как я находился на службе по окончании курса в С.-Петербургских мореходных классах речного яхт-клуба сперва в качестве капитана от Зейской золотопромышленной компании на завод и верфи Кокерил в Бельгии при постройке четырех судов в продолжении года, а потом капитаном на реке Дон на пароходе “София”, который в августе 1885 года был продан в руки иностранной компании, которая заменила меня одним из своих соотечичей, в результате чего я остался без места...»⁵.

Разумеется, подобное положение дел не могло устраивать ни правительство, озабоченное техническим перевооружением национальной экономики, ни предпринимательские круги, которые теряли прибыль и несли убытки. Однако государство было «околдовано» идеей развития железных дорог и на нужды водного транспорта не хватало ни внимания, ни денег. Русское купечество, руководствуясь принципом «лучшее — враг хорошего», не было готово к расходам.

Назначение 10 июля 1874 г. министром путей сообщения контр-адмирала К. Н. Посьета первоначально не сильно изменило существовавшие тенденции. Склонный, в силу своего образования и профессиональной деятельности, больше покровительствовать флоту, новый глава ведомства добился лишь «высочайшего соизволения» на проведение в крупнейших речных центрах империи съездов судопромышленников и пароходоладельцев. Первый такой съезд прошел в 1875 г. в Нижнем Новгороде. В 1875–1877 гг. подобные же собрания состоялись в Архангельске, Великом Устюге, Тифлисе, Киеве, Новгороде, Риге, Минске, Москве и Ростове-на-Дону⁶. На этих съездах вопрос о подготовке кадров для речного флота был объявлен одним из самых важных. По итогам региональных съездов в 1878 г. в Санкт-Петербурге был созван центральный судоходный съезд, в итоговой резолюции которого российские судопромышленники ходатайствовали перед правительством, среди прочего, и об открытии речных школ. После этого при Учебном отделе Министерства путей сообщения была создана комиссия для обсуждения вопроса «об озерно-

речных школах во всех его подробностях» и выработки проекта положения, штата и учебного плана таких учебных заведений⁷.

Бурную деятельность в сфере проектирования речных школ развило «Императорское общество для содействия русскому торговому мореходству». С 1886 г. оно выпускает журнал «Русское судоходство». В первые же годы существования этого издания на его страницах публикуются проекты училищ и их уставов по подготовке специалистов коммерческого судоходства, как речного, так и морского (упор делался на последнее). Свои разработки предлагали председатель общества М. Кази⁸, петербургское правление общества в целом⁹, был даже разработан проект организации речных школ при ведомстве Министерства народного просвещения¹⁰. Однако все эти идеи так и остались на бумаге. У общественности и государства не было денег, у купчества — желания их тратить.

Два чрезвычайных происшествия 1886 г., «сормовская катастрофа»¹¹ и пожар на пароходе «Вера» общества «Самолет»¹², приведшие, первая — к колоссальным убыткам, а вторая еще и человеческим жертвам¹³, заставили государство оказать давление на прижимистых пароходчиков. Нижегородский губернатор Н. М. Баранов сперва констатирует необходимость создания системы специализированного образования для речников¹⁴, а затем собирает комиссию из нижегородских судовладельцев. В ее состав вошли: сам губернатор, командир парохода «Владимир Мономах» Сивловский, пароходовладельцы Н. Е. Могула, А. А. Зевеке, М. Ф. Каменский, Н. Е. Башкиров, и управляющий нижегородской конторой Любимова Е. П. Нордгрен¹⁵. Члены комиссии единогласно высказались за открытие в Нижнем Новгороде речного училища, но вопрос с финансированием оставался, по-прежнему, открытым.

Объявленная среди нижегородских судопромышленников и купцов подписка на пожертвования в 1887 г. дала совершенно недостаточную для такого дела сумму в 2175 руб.¹⁶, при заложенных годовых расходах в пять тысяч. Повторные подписки дали 250 и 200 руб. соответственно¹⁷. Этого было явно недостаточно. В сложившихся условиях судовладелец Альфонс Александрович Зевеке выделяет тысячу рублей на нужды училища¹⁸ и завещает своему сыну (Зевеке-старший умер в сентябре того же 1887 г., не дождавшись открытия речной школы) сделать этот взнос ежегодным. Александр Альфонсович не только выполнил волю отца, но и предоставил училищу одно из своих зданий под размещение. Он же стал первым «казначеем» училища¹⁹. Весомым следует признать и вклад пароходного общества «Дружина», хотя их ежегодный взнос был вдвое меньше чем у Зевеке²⁰.

К моменту своего открытия речное училище имело «всего 1575 руб. из коих 1,000 руб. билетом восточного займа находятся на хранении в Нижегородском отделении Государственного банка, и 575 руб. % (процентов. — *И. Г., Л. Л.-Г.*). 45 руб. из этой суммы уплачено по счету столяра Перфильева за сделанные им для училища 5 классных столов и 1 доску»²¹.

После долгих трудов и забот 18 октября 1887 г. нижегородский губернатор Н. М. Баранов с гордостью доложил министру путей сообщения К. Н. Посъету: «Спешу доложить Вашему высокопревосходительству, что покровительствуе-

мое и задуманное Вами речное училище сегодня после молебствия ... открыто. Губернатор Баранов. 18 окт. 1887 г.»²². Первый набор речного училища включал 65 человек, учившихся на двух отделениях: шкиперском — 49 чел. и механическом — 16 чел.²³

В 1888 г. с приемом нового набора дом, предоставленный А. А. Зевеке, перестал вмещать такое количество людей, и училище переехало в наемное помещение²⁴. Это значительно «утяжелило» расходную часть бюджета учебного заведения и попечительский совет училища принимает решение о покупке земли для постройки собственного здания. В 1889 г. был приобретен земельный участок на Почаинской ул., рядом с домом Чатыгина, в котором, по преданию, останавливался когда-то Петр Великий²⁵. «Домик Петра Великого», находящийся на данном участке, стал предметом последующей тяжбы училища с Нижегородской губернской архивной комиссией, также претендовавшей на это здание²⁶. В историческом здании предполагалось разместить мастерские механического отделения, но в связи с отсутствием желающих учиться на механиков, оно в 1890 г. было закрыто²⁷ (в Нижнем Новгороде таких специалистов готовило Кулибинское ремесленное училище). После этого в бывшем доме Чатыгина обосновалась модельная мастерская.

Покупка участка и последующее строительство нового здания стали возможными благодаря единовременному взносу 10 000 руб. известного нижегородского купца и мецената Н. А. Бугрова, который в представлении к награждению на имя министра путей сообщения за подписью Н. М. Баранова был назван «главным жертвователем училища». Помимо «мучного короля» в представлении были отмечены также глава Ярмарочного биржевого комитета купец М. И. Шипов, его помощник, а затем и преемник В. И. Мензелинцев, директор училища Р. Х. Шнакебург и преподаватель И. Б. Коишевский. «Без мощного содействия названных лиц вероятно было бы невозможно устроить первое в России речное училище, упрочить его и довести до теперешнего его развития»²⁸.

Недостающие средства на покупку земельного участка и постройку здания были получены путем займа в Нижегородском Александровском дворянском банке на сумму 16 300 руб.²⁹

В 1890 г. училище переезжает в свое собственное здание, построенное известным в то время нижегородским архитектором Ивановым. Однако проблема финансирования текущих расходов по-прежнему остается достаточно острой. Руководству училища приходилось «ходить с протянутой рукой» по конторам нижегородских судовладельцев и пароходных обществ, рассылая им циркуляр следующего содержания:

«М. Г. [Милостивый государь]

Открытое в 1887 г. речное училище в Нижнем Новгороде, как вам известно, не имеет в своем распоряжении никаких денежных фондов, и материальные средства для существования его поставлены в зависимость от доброй воли волжских судопромышленников, представители которых, при открытии училища, [оказали] свое полное содействие и поддержку.

Ввиду изложенного обращаюсь к Вам с усерднейшею просьбою не отказать со своей стороны в продолжении ежегодно оказываемой Вами материальной поддержке Нижегородскому речному училищу (которое в настоящее время крайне нуждается в ней [зачеркнуто]).

При этом долгом считаю присовокупить, что взносы и пожертвования принимаются в моей канцелярии в городе и на ярмарке»³⁰.

Ярмарка, бывшая в то время центром экономической и торговой жизни города, не случайно упомянута в данном контексте. Она стала важным источником финансирования учебного заведения. По инициативе губернатора Н. М. Баранова в 1891 г. была проведена подписка среди нижегородских пароходчиков. По ее итогам, с подачи Биржевого ярмарочного комитета, на ярмарке были построены «два пассажа для мелкой розничной торговли, и через 10 лет в них уже не было свободных помещений»³¹. С 1892 г. доходы от аренды этих павильонов шли на нужды речного училища. Данный источник доходов стал самой стабильной статьей получения им денежных средств. За двадцать лет прибыль, приносимая пассажирами, увеличилась в четыре раза: с менее 3 тыс. руб. до почти 12 тыс.³² Впрочем, порой это создавало и дополнительные расходы: «Ярмарочный пассаж речного училища пришел в состояние, требующее неотложного капитального ремонта, исчисленного в сумму, превышающую его ежегодную доходность...»³³.

При получении каждого пожертвования благотворителю объявлялась благодарность от имени попечительного совета училища³⁴. Первоначально его возглавлял Н. М. Баранов³⁵, а после оставления им поста нижегородского губернатора эта должность закрепилась за вице-губернатором³⁶.

За последнее десятилетие XIX в. речное училище дважды получало государственные субсидии (в 1894³⁷ и 1898³⁸ гг.), но их сумма (2000 руб. в обоих случаях) была в разы меньше запрашиваемой.

Администрация учебного заведения пыталась заработать и на распространении учебно-методической литературы для желающих получить самообразование. 22 сентября 1898 г. на заседании попечительского совета по докладу начальника училища П. А. Ресина «о желании многих лиц приобрести за плату лекции по преподаваемым в училище предметам» было решено «определить стоимость лекций по всем предметам всех курсов училища в 12 руб. по каковой цене и разрешать продавать их частным лицам»³⁹.

К концу 1890-х гг. финансовое положение речного училища несколько упрочилось, финансовые отчеты этого времени демонстрируют наличие небольшой финансовой «подушки безопасности», созданной за счет вклада остатков ежегодно привлекаемых средств в государственные ценные бумаги⁴⁰.

Доходы от ярмарочных пассажиров и проценты по государственным облигациям позволили стабилизировать в первом десятилетии XX в. бюджет первого в России специализированного речного училища, чему способствовало и окончание выплат по ссуде Александровского дворянского банка.

Выводы. Нижегородское купечество в деле становления в России специализированного речного образования выступило сразу в нескольких ролях.

1. Являясь центром волжской торговли и играя в ней доминирующую роль, нижегородские судопромышленники стали заказчиками подготовки специалистов-речников.

2. Наиболее выдающиеся представители нижегородского купечества (Альфонс и Александр Зевеке, Н. А. Бугров, М. И. Шипов, В. И. Мензелинцев) выступили в роли меценатов и организаторов непосредственно в начале запуска учебного процесса.

3. Представители ярмарочного купечества создали эффективный механизм финансирования нужд речного образования посредством создания «училищных павильонов» на Нижегородской ярмарке, что позволило училищу иметь стабильный источник финансирования, а самому купечеству не нести дополнительных издержек. Таким образом, содержание училища становилось естественным элементом процесса развития отечественной экономики, важнейшим индикатором состояния которой в те годы была Ярмарка.

Направляющую и организующую роль в процессе создания речных училищ сыграло государство в лице, прежде всего, нижегородского губернатора Н. М. Баранова, а также министра путей сообщения К. Н. Посьета и его преемников по должности. В целом, процесс создания в России специализированного речного образования является ярким примером успешного частного-государственного партнерства.

Примечания

¹ Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования. 1797–1897 гг. СПб., 1898. С. 175.

² Там же. С. 175.

³ *Крылов Н. А.* Пароходство на внутренних водах России // Русское судоходство, торговое и промысловое на реках, озерах и морях. 1887. № 10/11. С. 59.

⁴ *Римский-Корсаков.* По поводу заметки гг. судовладельцев из Нижнего Новгорода об обмелении Волги // ЖМПС. 1887. № 12. С. 78–79.

⁵ ЦАНО. Ф. 2. Оп. 6. Д. 180. Л. 3–3 об.

⁶ Краткий исторический очерк... С. 175.

⁷ Краткий очерк деятельности министерства путей сообщения в 1874–1886 гг. // ЖМПС. 1887. № 46. С. 7–8.

⁸ *Кази М. И.* Записка о способе приготовления помощников капитанов для пароходов Русского Общества Пароходства и торговли // Русское судоходство... 1887. № 12. Приложение. С. 43–46.

⁹ Заключение Петербургского правления Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству по вопросу о преобразовании мореходных классов // Там же. 1887. № 10/11. С. 32–49.

¹⁰ Проект положения об училищах судоходства // Там же. 1886. № 4. С. 75–84.

¹¹ Сормовская катастрофа // Там же. № 1. С. 12–16.

¹² «Вера» // Там же. № 5/6. С. 148–160.

¹³ Судоходство вне порядка и правил // Там же. С. 1–8.

¹⁴ *Шубин И. А.* Волга и Волжское судоходство: (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М., 1927. С. 580.

¹⁵ Наше судоходство // Русское судоходство... 1887. № 10/11. С. 130.

¹⁶ ЦАНО. Ф. 524. Оп. 474. Д. 3. Л. 73.

- ¹⁷ ЦАНО. Ф. 524. Оп. 474. Д. 3. Л. 74–75.
- ¹⁸ Там же. Л. 72.
- ¹⁹ Там же. Д. 2. Л. 1.
- ²⁰ Там же. Д. 3. Л. 76.
- ²¹ Там же. Д. 2. Л. 1.
- ²² Там же. Д. 3. Л. 82.
- ²³ Там же. Д. 20. Л. 24 об.
- ²⁴ Там же. Л. 25.
- ²⁵ Там же. Д. 6. Л. 3–3 об.
- ²⁶ Там же. Л. 15, 18.
- ²⁷ Там же. Д. 20. Л. 25 об.
- ²⁸ Там же. Д. 6. Л. 8.
- ²⁹ Там же. Л. 9–10.
- ³⁰ Там же. Д. 17. Л. 1.
- ³¹ Двадцатипятилетие Нижегородского речного училища, 1887–1912. Н. Новгород, 1912. С. 14.
- ³² Там же. С. 15–16.
- ³³ ЦАНО. Ф. 524. Оп. 474. Д. 17. Л. 18 об.
- ³⁴ Там же. Л. 5, 7, 9, 11.
- ³⁵ Там же. Д. 6. Л. 2.
- ³⁶ Там же. Д. 28. Л. 12.
- ³⁷ Там же. Д. 17. Л. 16 об.
- ³⁸ Там же. Л. 20.
- ³⁹ Там же. Л. 15 об.
- ⁴⁰ Там же. Д. 28. Л. 12–12 об.

Е. А. Рядченко

СОЦИОКУЛЬТУРНЫЕ ПРАКТИКИ И КУЛЬТУРА ПОВСЕДНЕВНОСТИ КУПЕЧЕСТВА УЕЗДНЫХ ГОРОДОВ САМАРСКОГО ПОВОЛЖЬЯ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX в.

В рамках настоящего исследования рассматриваются теоретико-методологические подходы к изучению социокультурных практик и культуры повседневности купечества в пространстве уездных городов Самарского Поволжья в конце XIX — начале XX в. на примере уездного Ставрополя. Типологизация социокультурных практик включает: 1) практики, связанные с поддержанием здоровья; 2) практики, направленные на освоение норм, правил и технологий социальных отношений и стратегий; 3) практики социализации и образовательные практики, связанные с формированием интеллектуальных и духовных ресурсов человека; 4) практики трудовой (профессиональной) активности; 5) культурные и духовные практики, направленные на развитие общекультурного потенциала, удовлетворение потребностей в отдыхе и развлечениях ¹.

В конце XIX — начале XX в. в социокультурной жизни провинциальных городов, в том числе и в Ставрополе, заметную роль начинает играть местное