

ПАРОХОДСТВО И ТОВАРИЩЕСТВО «СОРОКИН В.К. и братья ТУПИЦЫНЫ»

В начале 20-го века очень интенсивно велось строительство железных дорог. По территории Пермской губернии должна была пройти дорога на Курган и далее на Екатеринбург. Пермское купечество и городская дума предпринимали огромные усилия, для того чтобы железная дорога прошла через Пермь - Кунгур - Екатеринбург. Об этом хорошо знал Владимир Тупицын, так как был гласным городской думы. Он верил в положительный исход этой акции и поэтому, видел какую большую выгоду можно извлечь из этого строительства. К тому же братья Тупицыны хорошо знали район Кунгура, т.к. оттуда они доставляли белую глину и кость для своего фосфорного завода. При строительстве железной дороги потребуются как товарные, так и пассажирские перевозки, поэтому они решили заранее организовать товаро-пассажирское пароходство.

Второй причиной открытия пароходства являлся спад фосфорного производства. К этому времени их завод производил всего лишь 3000 пудов фосфора в год. Им нужно было решать - либо они модернизируют производство фосфора и вступают в конкурентную борьбу с иностранными фирмами, либо вкладывают свои капиталы в другое предприятие. Братья Тупицыны решились на последнее, но не одни, а с партнером, Василием Кондратьевичем Сорокиным, который имел «Торговый дом Сорокин В.К.» Эту фирму основал Кондратий Андрианович Сорокин (отец Василия), также выходца из Владимирской губернии, как и отец Тупицыных. Кондрат Сорокин родился 5 марта 1821 года в д. Старовой, Вязниковского уезда, Владимирской губ. Занимаясь извозом, сколотил капитал и откупился от крепостной зависимости. В 1848 году он переехал в г. Пермь, где 14 лет работал приказчиком, а в 1863 году открыл собственную выше названную фирму, при этом Кондратий активно участвовал в общественной жизни города. Он был гласным городской думы с 1877 по 1890 год, в это время был избран товарищем директора Марьинского банка. Все годы работы в думе состоял членом учетного комитета названного банка, за что был награжден золотым жетоном в честь 25-летия со дня основания банка[1, с.141-154]. С 1886 по 1888 годы Кондратий Сорокин был членом попечительства Пермского дамского попечительства о бедных, щедро жертвуя продукты питания бедным. Также он был в 1895 году членом попечительства Рождество-Богородицкой церкви [2, с.51; 3, с.32]. Умер Кондратий Андрианович 6 октября 1903 года и погребен на Всесвятском кладбище.[4, л.171об, 172] Его дело продолжил его старший сын Василий, родившийся в 1849 году, который окончил Пермское уездное училище. Отец братьев Тупицыных был поручитель по жениху на свадьбе Василия Кондратьевича с Екатериной Дмитриевной Старцевой в 1864 году[5 л.171об.- 172.]. В 1898 г. В. К. Сорокин был избран товарищем директора Марьинского общественного банка и был еще дважды переизбран на эту должность в 1902 и 1906 годах, проработав в банке более 11 лет[6, с.123]. В 1908 году его избрали в гласные Пермской городской думы, но он отказался.

Торговый дом Сорокиных находился в Гостином дворе и состоял из 6-ти собственных лавок (№25-30) и одной, арендованной у города (№ 31). Площадь каждой своей лавки составляла 8,05 кв. сажень. За все лавки Сорокины платили арендную плату - 96 рублей в год[7]. В торговом доме Сорокина продавалось: стекло, алмазы, краски, олифа, лаки, кисти, щетина, линолеум, обои, гвозди, цемент, железо, посуда и москательные товары[8, с.138]. В собственности Сорокиных был также дом 33 на Покровской улице и литейно-механический завод, открытый в январе 1898 г[9, С.31]. С 1903 году им управлял сын Василия Кондратьевича Иван, который родился в 1868 году, закончил Императорское Московское техническое училище. Возвратился в Пермь, где был избран мировым судьей на два срока (с 1903 по 1909 годы)[10]. Принимал активное участие в строительстве водопровода для Пермского губернского земства. Был гласным

Пермской городской думы и Пермского уездного земского собрания, товарищем директора Пермского отделения Императорского технического общества. Умер Иван Васильевич Сорокин 11 июля 1912 года и был погребен на Всеятском кладбище[11, л. 298об,299].

Александр Тупицын был директором Марьинского общественного банка, а Сорокин В.К. в это время - товарищем директора этого банка с 1898 года до 1910 г. Владимир Тупицын работал в городской думе с 1901 года с Иваном Васильевичем Сорокиным не менее 6-ти лет. Также, вместе они посещали заседания отделения Императорского технического общества.

Таким образом, связи этих семей часто пересекались и не удивительно, что они решили открыть совместное легко-пассажирское и буксирное пароходство «СОРОКИН В.К. и БР. ТУПИЦЫНЫ».

В начале 20-го века в России бурно развивался водный транспорт, а именно пассажирские и грузовые перевозки. Так с 1896 года по 1904 год грузовые перевозки в России возросли с 896 млн. до 1519 млн. пудов[12,с,16]. Это составляло половину перевезенных по железной дороге грузов, но учитывая сезонный характер водного транспорта и большое количество не учитываемых грузов, то это очень много. Стоит отметить, что водный транспорт развивался исключительно на коммерческой основе.

Начали партнеры свою деятельность с открытия линии Пермь-Конец Бор, купив пароход «Сылва» у купца Крапавина, но здесь их пароходство не выдержало конкуренции с купцом Истомиными. Тогда они решили открыть сообщение Пермь - Кунгур по рекам Чусовой и Сылве. В 1903 г. начало регулярно работать пароходство «Сорокин В.К. и БР. Тупицыны», которое организовало пассажирскую линию от Перми до Кунгура с ежедневным отправлением. Для этого пароходство, к имевшемуся пароходу «Сылва», построило специально для плавания по р. Сылве небольшие, довольно сильные, мелководные пассажирские пароходы «ЧУСОВАЯ» и «ИРЕНЬ».

На берегу реки Камы товарищество арендовало у городской управы г. Перми участок для пароходной пристани, платив за него 500 рублей в год[13, с.35]. Как большинство пристаней, она представляла собой участок берега Камы, огороженный забором. Никакого благоустройства не было.

В первый год пароходство конкурировало с пароходствами: Зырянова, осуществлявшим рейсы 4-е раза в неделю и с Крапавина, осуществлявшим рейсы 2-а раза в неделю и одним пароходом Гордеева «ЖЕЛАННЫЙ». С 1906 они вытеснили с этой трассы Зырянова и Крапавина. С этого же года расписание пароходов их пароходства публиковалось в Уральском торгово-промышленном календаре. Из Перми они отправлялись в 8 часов вечера и в Кунгур приходили в час ночи, находясь в пути 29 часов. Из Кунгура отправление проходило в 12 часов дня, а прибытие в Пермь в 7 часов утра, находясь в пути 19 часов. На линии курсировало три парохода: «Сылва», «Ирень» и «Чусовая»[14, с.99]. С уходом конкурентов они подняли таксу на 50 копеек и проезд в первом классе стал стоить 3 рубля, во втором - 2 р. 50 копеек и в третьем - 1 р. 50 к. С 1908 года Сорокин и Тупицыны отказались от пристани, а их пароходы в Перми приставали к пристани Ржевина. В Кунгуре у них была собственная пристань, но на другом берегу Сылвы. Пассажирам приходилось переправляться на пароме для того, чтобы попасть в город. На промежуточных остановках (даже в Левшино) пристаней не было. Пароход приставал прямо к берегу и с него сбрасывался трап. Недостатка в пассажирах не было, т. к. строительство железной дороги требовало много людей. В весеннюю пору вместо 100 человек на пароходы набивалось до 400. Кроме этого, пароходство одновременно перевозили и товары. Сохранилось два взаимоисключающих описания работы пароходства за май месяц 1909 года в журнале «Русское судоходство». В начале мая некий Оглобин совершил поездку на пароходе «Ирень» из Перми до Кунгура. По его описанию пароходы были старые и ветхие, с темными неудобными двухместными каютами, порядка на них никакого не было. Персонал плохо знал свое дело. Отправление

происходило не по расписанию[15, с.25]. 22 мая этого же года совершил поездку по этому же маршруту на пароходе «Сылва» Горшенин, автор путеводителя по рекам Каме, Белой и Вятке. С его слов все три парохода были новые и комфортабельные. Пароходство ведет дело энергично и не без знания дела[16, с.175].

Но даже специально построенные пароходы в жаркий летний период (с 12 июля) все же для реки Сылвы оказались тяжелыми, вследствие мелководья реки, и не могли осуществлять рейсы, поэтому их переводили на реку Белую, где они работали в соглашении с пароходством Якимова.

В 1909 году было закончено строительство железной дороги Пермь - Кунгур - Екатеринбург. Обозреватель журнала «Русское судоходство» предполагал, что навигация 1909 года будет последней. Он писал: «Пароходство по рекам Чусовой и Сылве, после 30-ти летнего существования, должно прекратиться в виду проведения железной дороги до г. Кунгура. Бассейн этих рек теперь заключен в узких рамках линий 2-х дорог - Пермской горнозаводской и строящейся Пермь - Екатеринбургской. Плес Кунгур - Пермь дает много пассажиров и грузов, пролекая по густо населенной промышленности местности. Проведение дороги, как можно ожидать, отразится и на сплаве»[17, с.131-132].

Со сдачей железной дороги в эксплуатацию стали резко падать перевозки по р. Сылве, а к началу первой мировой войны слав металла и движение пароходов по р. Сылве вообще прекратилось. Линию Пермь - Кунгур закрыли в 1912 году. Пароходы товарищества перевели на р. Белую.

С начала навигации 1905 года пароходство открыло пассажирское сообщение между Уфой и с. Пьяный Бор по рекам Белой и Каме, а с июля месяца Казань - Уфа, с ежедневными отправлениями[18, с.75]. Для этого партнеры построили два новых 2-х этажных парохода (тогда они назывались американские) «Сорокин В.К.» и «Сорокина К. В.» и купили пароходы «Сибиряк», «Владимир» и «Николай» у пароходства А.В. Якимова. С другим пароходством они вошли в соглашение.

На этом участке также работали пароходства «Торгового дома Д.Д. Якимова Наследницы» и «А.В. Якимова с сыновьями». Пароходы этих компаний были старыми, но приспособленные для мелководных рек. Главная контора пароходства «Торговый дом Д.Д. Якимова Наследницы» находилась в с. Кукарка Вятской губернии, второе пароходство также было из Вятской губернии, т.е. местных пароходств в Уфе не было. В результате конкурентной борьбы пароходство А.В. Якимова разорилось

Расписание пароходов Сорокина было увязано с железнодорожным. Расстояние от Казани до Уфы в 1024 версты они преодолевали за 65 часов, а обратно за 55.

Пароходство «Сорокин В.К. и бр. Тупицыны» на р. Белой, кроме рейсов от Казани до Уфы, установило движение пароходов, до г. Стерлитамака по рекам Стерле и по Уфимке до устья р. Ая, не доходя 70 верст до г. Красноуфимска[19, с.177].

Судоходство по р. Белой даже в весеннее время было опасно; фарватер её крайне извилист, с крутыми поворотами, что представляет для буксируемого судна постоянную опасность удара о берег. В некоторых местах фарватер настолько узок, что два встречных судна не могут разойтись. Например, в Гусином горле, где не видно его начала. В летнее время движению пароходам мешают перекаты. Две работающие землечерпалки не справляются с большим объемом работ, но все равно движение пароходов происходило всю навигацию. По реке Белой перевозилось десятки млн. тонн хлеба и большое количество пассажиров, хотя там, недалеко, проходит Самара- Златоустовская железная дорога.

Товаропассажирский и буксирный флот товарищества работал по рекам: Чусовая, Сылва, Белая, Уфа, Кама и по Волге до Казани. Кроме пассажирских перевозок пароходство доставляло грузы до Н. Новгорода, Костромы, Ярославля, Рыбинска, Самары, Астрахани и Москвы[20, с.44]. Главная контора товарищества находилась в Перми. В Уфе у них была своя пристань «СОРОКИН И ТУПИЦЫНЫ», а агентство

пароходства с доверенным лицом и двумя агентами находилось на Центральной улице. В Казани также имелась своя пристань[21, с 193].

В 1911 году пароходство «Сорокин В.К. и бр. Тупицыны» имело следующие пассажирские пароходы: «СИБИРЯК», «В.К. СОРОКИН», «К.В. СОРОКИНА», «НИКОЛАЙ», «ДЕДУШКА», «ВЛАДИМИР», «ТУРГОЯК» и буксиро-пассажирский пароход «ЛЕОНИД СОРОКИН». Все пароходы освещались электричеством, а в холодную погоду каюты отапливались паром. Каюты были одноместные, двухместные и трехместные. Рестораны были отдельно как для первого и второго класса. Флот товарищества зимовали в затоне Нижняя Курья.

5 января 1911 года братья Тупицыны и их партнер купец В.К. Сорокин преобразуют пароходство «Сорокин В.К. и Бр. Тупицыны» в товарищество «Торговый дом В.К. Сорокин и БР. ТУПИЦЫНЫ».

Сфера деятельности и реквизиты были сохранены. Торговый дом предлагал покупателям: стекло, краски, линолеум, щетину, цемент, свинцовые трубы и т.д. Открыв агентство пароходства в Уфе, Сорокин увидел новые рынки сбыта для своих товаров и поэтому расширяет сферы деятельности пароходства, преобразуя его в товарищество. В уставе товарищества говорилось, что оно будет продолжать работы товаропассажирского и буксирного пароходства по рекам Белой, Каме и Волге. В.К. Сорокин выступает на правах полного распорядителя Торгового дома, а Тупицыны на правах вкладчиков. Стоимость всего предприятия составляла 200 тысяч рублей, половина предприятия принадлежала Сорокину, а другая - Тупицыным (по 50 тысяч каждый). К этому времени братья закрыли фосфорный завод, как убыточный и у них были свободные капиталы. Кантора товарищества находилась в г. Уфе на улице Центральной. 4 ноября 1911 г. от болезни сердца, в возрасте 67 лет, скончался Василий Кондратьевич Сорокин[22, л.140об. 141]. Партнером Тупицыных стала его жена Клавдия Васильевна Сорокина.

Жесткая конкуренция в торгово-пассажирских перевозках в бассейне р. Камы приводит в 1914 году к банкротству пароходств: Беклемешева, Зырянова, Стародумова, Кашиной, «Сорокина и Бр. Тупицыных» и даже пароходную компанию «Товарищество Ф. и Г. Бр. Каменские». Более сильные компании разоряли мелкие. Пароходство «Сорокин В.К. и бр. Тупицыны» купил пермский купец Н. В. Мешков.

12 лет проработало их пароходство в бассейне рек: Волги, Камы, Чусовой, Сылве, Белой, Стерле и Уфимке. Только смерть распорядителя товарищества Сорокина В.К. помешала дальнейшей, успешной деятельности их предприятия.

Приложение

Состав флота пароходства «Сорокин В.К. и бр. Тупицыны»

Пароход «ЛЕОНИД СОРОКИН»

Буксирно-пассажирский, построен в 1903 году в Н. Новгороде на заводе Калашникова, мощность 120 и.с., длина 154 ф., ширина 18,6 ф. грузоподъемность 5 тыс. пудов.

Пароход «ВЛАДИМИР»

Однодечный. Построен в 1899 году на заводе Яковлева в Нижнем Новгороде, мощность 200 и.с., грузоподъемность 6 тыс. пудов. При ликвидации фирмы в 1914 году приобретен Н.В. Мешковым. В зиму 1914-1915 г.г. на Бурнаковке (район Нижнего Новгорода) хозяйственным способом капитально перестроен на двухдечный и присвоено название «ДОБРЯНКА». В 1944 году переименован в «БАШРЕСПУБЛИКА». Работал в Камском речном пароходстве, преимущественно на линии Пермь - Красновишерск. В 50-х годах в Аркульском затоне на реке Вятка сменена надстройка. В 1962 году передан на баланс Пермскому политехническому институту. Стоял на Камском водохранилище и использовался как турбаза.

Пароход «ДЕДУШКА».

Однодечный, бывший «КОНДРАТИЙ СОРОКИН». Построен на заводе Яковлева в Нижнем Новгороде в 1896 году, мощность 225 и.с., длина 154 ф., ширина 19 ф. Ликвидирован в 1922 году. в г. Уфе.

Пароход «**СИБИРЯК**».

Построен в 1902 году в Нижнем Новгороде на заводе Яковлева, мощность 300 и.с., длина 203 ф., грузоподъемность 9 тыс. пудов. Ликвидирован в 1925 году в Сокольском затоне на р. Волге.

Пароход «**ТУРГОЯК**»

Построен в 1904 году в Нижнем Новгороде на заводе Яковлева, мощность 185 и.с., грузоподъемность 4 тыс. пудов. На кормовой части надстройки в два этажа. В советское время работал на верхней Каме.. Ликвидирован в 1960 году в Мошевском затоне.

Пароход «**НИКОЛАЙ**»

Однодечный. Построен в 1899 году в Нижнем Новгороде на заводе Яковлева, мощность 200 и.с., грузоподъемность 6 тыс. пудов. При ликвидации фирмы в 1914 г. приобретен Мешковым. В зиму 1914-1915 г.г. на Бурнаковке (район Нижнего Новгорода) хозяйственным способом капитально перестроен на двухдечный и назван " Чермоз". В советское время название судна изменялось два раза: " Степан Окулов", и "Память Окулова". Работал в КРП, преимущественно на линии Пермь - Красновишерск. В зиму 1940 -1941 г.г. в Аркульском затоне на реке Вятке сменена надстройка. В 1959 г. ликвидирован в затоне Судоремонтный завод «Памяти Дзержинского» Нижняя Курья.

Пароход «**В.К.СОРОКИН**»

Построен в 1905 году на Воткинском казенном заводе, мощность 265 и.с., длина 210 ф., ширина 24 ф., грузоподъемность 13 тыс. пудов. После национализации флота название судна два раза изменялось: «ЦЕКВОД» и «НИКОЛАЙ ОСТРОВСКИЙ». Работал в Бельском речном пароходстве. Ликвидирован в 1963 году в г. Уфе.

Пароход «**К.В.СОРОКИНА**»

Построен в 1905 году на Воткинском казенном заводе. Мощность 265 и.с., длина 210 ф., ширина 24 ф., грузоподъемность 13 тыс. пудов. В 1919 году сгорел в районе Левшино на р. Чусовой.

Пароход «**СЫЛВА**»

Пассажирский, однодечный, надстройки около кожухов, без тента на носу и корме. Куплен у купца Мельникова.. Пущен на линию Пермь - Конец Бор, но не выдержав конкуренции с Истоминым стал ходить в рейс Пермь - Кунгур. Продан купцу Зырянову. Сгорел в 1914 году в Сарапуле.

Пароход «**Надежда**»

2-х дечный, пассажирский, мощностью 90 сил, построен в 1900 г.

Продано Зырянову, который перепродал его Плюснину из Добрянки. Сгорел в Левшино в 1919 году. Ходил в рейсы Оханск - Оса, Оханск - Сарапул.

Примечания.

1. Пермские Епархиальные ведомости. - 1899. – С.141-154.
2. Отчет о деятельности Пермского дамского попечительства о бедных за 1886 год. Пермь 1888 г. С. 51.
3. Отчет о деятельности Пермского дамского попечительства о бедных за 1888 год. Пермь 1889 г. С. 32.
4. Метрическая книга Пермской Рождество-Богородицкой церкви на 1903 г. Государственный архив Пермского края (ГАПК). Ф.37. Оп.6. Д.993. Л.171об.-172.
5. Метрическая книга Градо-Пермской Рождество-Богородицкой церкви за 1864 год. ГАПО. Ф.37. Оп.6. Д.303. Л.171об.- 172.
6. Н. Баяндина. Пермь купеческая. – Пермь, 1997. – С.123.
7. Журнал Городской думы за 1905 г. от 22 февраля. - Пермь, 1906.
8. Уральский торгово-промышленный адрес-календарь на 1903 г. – Пермь, 1902. - С. 138.

9. Верхованцев В. Летопись г. Перми с 1890 по 1912 годы. - Пермь. 1913. С.31.
10. Журнал Пермского уездного земского собрания за 1903г. 12-й созыв.
11. 9. Метрическая книга Рождество-Богородицкой церкви на 1912 год. ГАПК. Ф.37. Оп.6. Д.1046. Л.298об.-299.
12. Лохтин В. Значение водных путей и их нужды. – Санкт – Петербург, 1907 . - С.16.
13. Отчет городской управы за 1904 год.- Пермь, 1905. – С.35. .
14. Уральский торгово-промышленный адрес-календарь на 1905 г. – Пермь, 1904. - С.99.
15. Русское Судоходство. №5 1909. Санкт -.Петербург. С.25.
16. Там же. №8 1909. Санкт -.Петербург. С.175.
17. Там же. №12 1909. Санкт -.Петербург. С.131, 132.
18. Уральский торгово-промышленный адрес-календарь на 1906 г. – Пермь, 1905. - С. 75.
19. Русское Судоходство. №6 1909. Санкт -.Петербург. С.177.
20. Уральский торгово-промышленный адрес-календарь на 1907 г. С.44.
21. Уральский Торгово-Промышленный адрес - календарь на 1912 г. - Пермь, 1911. - С.193.
22. Метрическая книга Рождество-Богородицкой церкви на 1911 г. ГАПК. Ф.37. Оп.6. Д.1038. Л.140об.-141.
23. При работе над статьей большую помощь оказал мне Е. П. Субботин, за что ему огромная благодарность.