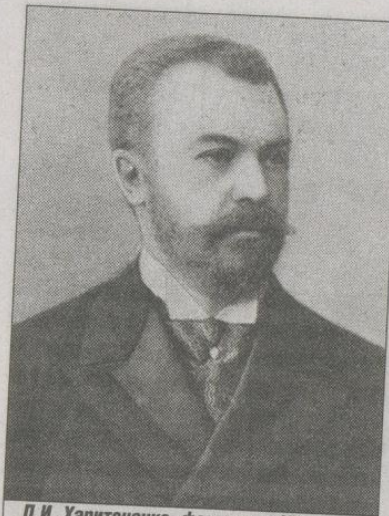


Как «П.И.Харитоненко» ходил по Волге

Уникальный пароход имени нашего знаменитого земляка был спущен на воду еще при его жизни



П.И. Харитоненко, фото конца XIX века

ТРАДИЦИЯ давать кораблям не только звучные названия, но и имена, существует еще с давних времен. Судна носили имена героев, святых, монархов и членов их семей и, конечно же, выдающихся деятелей эпохи - от известных полководцев и адмиралов до крупных промышленников.

Среди сумчан тоже был такой человек, чье имя красовалось на борту большого судна. Это Павел Иванович Харитоненко - крупный промышленник и предприниматель, покровитель искусств, единственный сын и продолжатель дела своего отца. Но носить имя сумского сахарозаводчика судну довелось недолго. После Октябрьской революции в 1918 году пароход был переименован во «Владимира Улья-

нко». В 1918 году у «Руси» насчитывалось уже около 30 кораблей и множество оборудованных складов и причалов. Пароходы не только перекупались у других владельцев или входили в состав «Руси» вместе с поглощенными другими небольшими компаниями, но и строились на заказ. В частности, к началу Первой мировой войны по заказу «Руси» были построены четыре корабля - «Александр», «Василий Лапшин», «А.П.Мещерский» и «П.И.Харитоненко».

По «Графскому образцу»

«А.П.Мещерский» и «П.И.Харитоненко» - пароходы-двойники т.н. «американского типа», которые строились по одному проекту и оба были спущены на воду в 1913 году. Они представляли собой новый тип судов, разработанных конструкторами Сормовского завода. Прототипом подобных пароходов являлся «Граф» компании «По Волге» 1904 года постройки. Это был т.н. «оптимальный тип грузопассажирского судна», обладавший паровой машиной трехкратного расширения, стальным корпусом, деревянными надпалубными постройками, грузоподъемностью 600 т и мощностью 900 и.л.с. После того как уже в первый год эксплуатации этот образ-



Волга. Пароход общ. Русь «Харитоненко» у Романовского моста.

дожественного оформления кораблей с Сормовским заводом. Все это делало путешествие по Волге максимально удобным и запоминающимся.

Но самым основным аргументом в пользу плавания на пароходе «П.И.Харитоненко» служила ценовая политика компании. «Русь» предлагала пассажирам более низкие тарифы и льготные условия. Например, своеобразный «проездной» на месяц: билет в одну сторону был действительным в течение месяца, что позволяло пассажиру сходить с одного судна компании и садиться на другое в удобное для него время, а обратные билеты были действительными в том же

констатировать, что в череде наименований судов компании, помимо «монарших» имен, фамилий известных исторических персонажей и даже названий американских рек, «П.И.Харитоненко» соседствовал с именами других крупных промышленников - «Василием Лапшиным» (совладелец «Руси», владелец лесопильных заводов, складов, магазинов и конфетной фабрики в Царицыне, известный меценат) и «А.П.Мещерским» (промышленник и банкир, директор-распорядитель Сормовского и Коломенского заводов, которого называли «русским Фордом»). Этим людям наверняка

«Товарищество на вере»

1909-1913 годы были периодом быстрого роста российской экономики. Несмотря на распространение железных дорог, быстро развивался и речной транспорт. Конкуренция с железнодорожными перевозчиками подталкивала владельцев пароходных компаний строить все более совершенные по техническим характеристикам и внешней привлекательности суда. К таковым, бесспорно, относился и пароход «П.И.Харитоненко».

Изначально Акционерное пароходное общество «Русь», которому это судно обязано своим рождением, было «товариществом на вере». Свои отношения его пайщики оформили в виде джентльменского договора, в котором «купеческое слово» - своеобразный кодекс чести - являлось куда более существенной гарантией, нежели юридически закрепленные обязанности сторон. Основано оно было в 1908 г. в Царицыне (ныне - Волгоград) саратовскими и царицынскими предпринимателями В.Ф.Лапшиным, Д.В.Сироткиным, И.Г.Старцевым и Т.М.Канавиным. Последний, к слову, и возглавил компанию. Через два года «Товарищество» оформилось в АО, бросив вызов таким старейшим пароходствам, как «Кавказ и Меркурий», «Общество пароходства по Волге» («По Волге») и «Самолет». По своим задачам «Русь» ничем от них не отличалась - так же занималась грузовыми и пассажирскими перевозками, закупая для этого суда. Дело шло успешно. Располагая изначально капиталом в 800 тыс. руб., компания вскоре оказалась способной заключать миллионные сделки, создать собственный флот из 19

Волге, за разработку «графских» типов судов взялись и другие компании перевозчиков. «П.И.Харитоненко» имел такую же, как у «Графа», грузоподъемность, но обладал большей мощностью - 1200 и.л.с. На свой борт двухэтажный пароход мог брать до 600 пассажиров и развивать скорость до 16 км/ч, что, однако, было довольно средним показателем (например, «Баян» общества «По Волге» мог набирать скорость до 22 км/ч). Тем не менее даже при таком темпе «П.И.Харитоненко» был способен за 23 часа преодолеть расстояние от Царицына до Астрахани вниз по течению и за 32 ч 30 мин в обратном направлении с учетом остановок.

Впечатляют и габариты корабля - длина 87,80 м, ширина - 9,80 м, высота борта - 3,53 м при осадке 2,2 м. По бортам располагались два гребных колеса. Судно было оборудовано паропроводом, трубопроводом питьевой воды, пожарно-осушительной системой, электрическим освещением, системами водоснабжения, парового отопления, вентиляции и канализации.

Путешествие с удобствами

Кроме указанных благ цивилизации, «П.И.Харитоненко» приятно удивлял своих пассажиров и другими услугами. Рекламные объявления «Руси» сообщали клиентам о том, что «на всех пароходах имеются аптеки, библиотеки, газеты, пианино и семейные каюты, буфеты с первоклассными кухнями, ванны и, по желанию, постельное белье». Судно обладало эстетической уникальностью - его помещения были отделаны по рисункам художника Л.И.Лиштвана, активно сотрудничавшего по вопросу ху-

можно было во всех 33 пристанях и портах, где бросали якорь корабли общества - от Рыбинска до Астрахани, а также на ж.-д. вокзалах в Нижнем Новгороде и Рыбинске, в конторах общества в Санкт-Петербурге, Москве, Баку, Ростове-на-Дону и Уральске. Не ограничиваясь демпингом, «Русь» также предоставляла льготы чиновникам, военным и учащимся.

Быстрое развитие пароходного общества «Русь» было прервано сперва войной, а затем и революционными событиями - его имущество в 1918 г. было национализировано, корабли, ставшие народным достоянием, получили названия, соответствующие эпохе. При этом экс-«П.И.Харитоненко», а потом «Владимир Ульянов-Ленин» еще долгие годы перевозил по Волге грузы и пассажиров (преимущественно по линии Горький-Астрахань). Списали «сормовца» из состава гражданского флота лишь в 1965 году.

Почему Харитоненко?

Сегодня дать точный и однозначный ответ, какое отношение к обществу «Русь» имел Павел Иванович, сложно. Пролить свет на него могут документы, находящиеся в российских архивах. Мы можем пока только

сумской предпринимательство являлся крупным акционером «Руси», либо ее важным клиентом по транспортировке сахара в Иран, Среднюю Азию и Поволжье.

Но, как бы там ни было, сам факт спуска корабля на воду еще при жизни Павла Ивановича говорит о его несомненном вкладе в экономическую и культурную жизнь страны, об общественном признании его заслуг в сфере благотворительности и меценатства.

Лихие «девяностые» поставили крест на последних «ласточках» царской эпохи, бывших когда-то гордостью судостроения и пароходных обществ. Сегодня, к сожалению, не осталось даже памяти в виде навсегда пришвартованных кораблей-музеев. Однако представить себе путешествие по рекам на таких огромных, добротных судах, да и сам дух того времени, можно благодаря фильмам («Жестокий романс» и др.), а также многочисленным фотографиям. На некоторых из них узнаем и пароход «П.И.Харитоненко», более полувека служивший людям, как и сам Павел Иванович, жизненным девизом которого были слова: «Трудом возвышаюсь»...

Дмитрий Кудинов

