

М. А. Неверова

Судоходство на Телецком озере: начало...

С развитием туризма на Телецком озере был восстановлен и летом 2014 года пошел по воде теплоход «Пионер Алтая». Мы первый раз увидели такое большое судно на воде. И вспомнили события лета 2012 года, когда наш школьный экологический клуб «Дети Озера» побывали на празднике Яблочный Спас в селе Яйлю, центральной усадьбе Алтайского биосферного заповедника. На высокой террасе, на естественном камне мы увидели установленный паровой двигатель с небольшого катера, верой и правдой проработавшего на Телецком озере более 3-х десятилетий.

Мы расспросили местных жителей, почему двигатель судна стал историческим памятником. Послушав рассказы сотрудников заповедника и воспоминания старожилов, нас заинтересовал вопрос: «Что за самоходное судно ходило на Телецком озере? Какова история его появления? Какова его судьба?» И вместе с руководителями Светланой Владимировной и Ириной Семеновной взялись за поиск источников по теме, стали копаться в книгах и личных архивах. Нами были переработаны авторские материалы Игоря Дьякова «Забывтый исполин». Мы использовали архивы семьи Гладковых, предпринимателя Южакова И.В. и ветерана Алтайского заповедника Е.Д. Веселовского, а также материал с сайта информационного центра «Кедрогор» После этого обработали и систематизировали найденный материал, восстановив удивительную историю этого парходика.

Построен парововинтовой катер в Швеции на Стокгольмской верфи в 1900 году по заказу Российского Императора Николая II. В длину он был чуть больше 12 метров, оснащён паровым двигателем в 12 лошадиных сил и предназначался для небольших прогулок по морю.

В 1905 году государь в знак благодарности за подавление крестьянских волне-

ний дарит катер Самарскому губернатору Петру Аркадьевичу Столыпину, широко известному премьер-министру и реформатору России. Это было в то время, когда на южной оконечности Телецкого озера в 12 километрах вверх по Челушману стоял бедный мужской монастырь Алтайской духовной миссии. Ко всем сложностям работы с коренным населением прибавлялась практически полная оторванность от мира и невозможность регулярно снабжать его всем необходимым – от хлеба и соли до одежды и пороха. И Архиепископ Томский и Алтайский Макарий (Невский) решает приобрести для монастыря пароход. Но как перевести его через всю страну? Дело это не только сложное, но и дорогое. И он обращается с письмом к министру путей сообщения. Копия письма хранится в Государственном архиве Алтайского края.

*«Ваше Высокопревосходительство, милостивый государь!*

*В горах Алтая в течение свыше семидесяти лет среди полудиких аборигенов распространяет свет веры христианской Алтайская Духовная Миссия. Трудями членов этой Миссии христианство, а с ним вместе – начала русской культуры проникли до пределов монгольских, до границы Китайской империи. Во весь долгий период существования Миссии тружеников её встречали нужда, беды и разного рода препятствия.*

*Есть местности, где миссионер и юная паства его бывают совершенно заперты, разобщены с остальным миром почти треть года.*

*В юго-восточной части Алтая, среди отрогов Саянского хребта, находится озеро Телецкое (Алтын-Кель). В него впадают быстрые и многоводные реки: Чолышман, соединившийся с Башкаусом, Камга и множество других горных речек, часто падающих в озеро с огромной высоты; а из озера получает своё начало река Бия. Длина Телецкого озера – около 100; ширина – от 3 до 8 верст; глубина – до 70 сажень. Берега по большей части скалисты. Озеро это во всю длину лежит на пути в миссионерский Чолышманский мужской Благовещенский монастырь и миссионерский стан Усть-Башкаус. Берега озера, для какого бы то ни было путешествия недоступны; один путь – озеро. Но оно бушует и осенью и зимою; застывает не каждый год, иногда – через два, три года.*

*Бурное озеро не пускает к ним русские товары: хлеб, соль, порох, свинец, табак и т.п. в течение 3-4 месяцев и более, так что местные цены на эти продукты поднимаются невероятно, например, хлеб (ячмень) – до 3 рублей пуд. Правда, есть иной путь в Чолышманский монастырь, по Чуйскому тракту, через Онгудай, но этот путь, большею частью вьючный, крайне неудобен от множества горных перевалов, опасных «бомов» через бурные реки Ка-*

*тунь и Башкаус; притом он длиннее первого пути (через Телецкое озеро) почти на 300 верст.*

*Немало послуживши делу христианского просвещения зателецких иногородцев, я желал бы провести там и последние дни моей жизни, если это будет Богу угодно. И, во всяком случае хотелось бы улучшить, насколько возможно, сообщение Зателецкого края с культурной Русью для тех же новокрещенных иногородцев. С этой целью предполагаем мы приобрести в столице паровую лодку небольшую, футов около 40, в 6-12 сил. Нас смущает только дороговизна доставки лодки железнодорожным путём от Санкт-Петербурга до Ново-Николаевска на Оби. Недостаток средств личных моих, и миссионерских не позволяет нам привести в исполнение это давнее желание наше.*

*Представляя все вышеизложенное высокому вниманию Вашему, я приемлю решимость покорнейше просить Ваше Высокопревосходительство, не признаете ли Вы возможным разрешить бесплатную доставку паровой лодки от Санкт-Петербурга до г. Ново-Николаевска, во внимание к крайней нужде в ней для просветительно-культурных целей Алтайской Миссии, на пользу аборигенов края, новопросвещённых инородцев, обитающих за Телецким озером, в долине Чолышмана, и для будущих, быть может, военно-политических целей нашего государства, в виду возможности проникновения туда агентов китайского правительства, в случае возникновения неприязненных их к нам отношений».*

Разрешение было получено в конце января 1907 года и Пётр Аркадьевич, уже министр внутренних дел, предложил Архиепископу Макарию передать миссии свой катер. Почему пароход не попал на озеро в то время, история умалчивает. Вспомнили об этой идее только спустя 5 лет. Однако и здесь не обошлось без приключений. Вот как описывает развитие событий в газете «Сибирская жизнь» за 12 сентября 1912 года статья «Шефь» Столыпина и Телецкое озеро» корреспондента С. Коваленко.

*«В Горном Алтае близ Телецкого озера, в долине Чолышмана есть маленький и очень бедный мужской монастырь. Наместником этого монастыря состоит иеромонах Виктор. Он и мать его, Наталья Васильевна Голландская, задавшись мыслью об изыскании средств к существованию монастыря, вздумали приобрести в собственность монастыря паровой катер, который им и удалось купить в Петербурге за 6000 рублей. Катер этот назывался «Шефь», роскошно обделанный, принадлежал когда-то бывшему министру Столыпину. С этим катером у Натальи Васильевны, по её словам, и вышла масса хлопот. Дело в том, что в наличности оказалось только 4000 рублей. Деньги эти были последние, скопленные в тече-*

ние многих лет. Уплатив их в Петербурге, на недостающие 2000 р. она сделала наложенный платёж и отправила катер по железной дороге в Новониколаевск, где предполагалось спустить его на воду и по Оби проследовать уже на нём до Телецкого озера. В Новониколаевск катер прибыл десятью днями раньше против обыкновенного срока, в то время, когда Наталья Васильевна была ещё в Петербурге, где хлопотала у разных высокопоставленных лиц по поводу изыскания источника и доплате остальных денег за катер, При выкупе катера в Новониколаевске потребовалось, кроме изложенного платежа, уплатить ещё за перевозку и за хранение 1778 руб., а денег ни копейки.

Наместник Челушманского монастыря отец Виктор, прибывший в Новониколаевск для выкупа катера, обратился к Бийскому купцу И.П. Соломину с просьбой выкупить катер, на что Соломин и изъявил согласие при условии уплатить ему через 6 дней по прибытию в Бийск 3278 руб., в число коих входит % Соломину 250 руб. и расходы по снятию катера с платформы с доставкой его до Бийска – тоже 250 руб. Такие условия хотя и невыгодные, но делать нечего, нужно было согласиться. Дальнейшие условия таковы: госпожа Голландская, уплатив г. Соломину 2278 руб., попросила его доплату 1000 руб. ещё подождать. Он на это согласился, отсрочив платёж на 1,5 месяца, но не иначе, как с передачей документов о покупке катера на его имя с предоставлением ещё 1120 руб., обещая по уплате ему 110 руб. документы вернуть. Будучи в безвыходном положении, госпожа Голландская согласилась на эти условия. Но когда ей удалось достать означенные деньги раньше условленного срока и вернуть Соломину, то последний сказал, что катер он купил, деньги Голландской все сполна за него уплатил и более никакого дела с ней иметь не желает. Слова г. Соломина как громом поразили Н. В. И вот в глубокой скорби и со слезами она обратилась к Бийскому исправнику с просьбой помочь её горю. К счастью, исправник принял горячее участие в этом деле. Благодаря умелым приемам исправника, все документы были возвращены и в настоящее время катер, вследствие мелководья доставляется в разобранном виде сухим путём из Бийска на Телецкое озеро».

Это только сказка быстро сказывается, а дело было долгим и сложным. Были аккуратно разобраны надстройки, снят котёл, расклёпан корпус. Были изготовлены специальные сани. В некоторых местах, особенно в верховьях Бии, пришлось расширять и укреплять дорогу. И сегодня можно видеть выложенную камнями старую трассу, подготовленную для транспортировки парохода. Для верности ненадежные участки заливали льдом. Транспортировка продолжалась практически всю зиму. За восстановление катера на Телецком озере взялся

строитель-сборщик Гавриил Никитович Гладков (кстати, проработавший на нём бессменно до 1944 г.) Он принимал участие в демонтаже катера и одновременно учился у бийских специалистов работе на подобных машинах, освоивший паровую машину и все механизмы катера. В поселке Артыбаш были сооружены стапеля и небольшая кузница. К весне 1913 года все работы по сборке парохода были завершены и сразу после схода льда "Шефь" был спущен на воду - по-видимому, это произошло в середине мая. Торжественное событие собрало почти всех местных жителей. Невиданное чудовище одновременно притягивало и пугало местных жителей. Когда пароход был подготовлен к плаванию, с трубы повалил густой дым и неожиданно раздался зычный гудок, прокатившийся эхом над гладью озера. "Собравшаяся толпа кинулась в рассыпную," - вспоминают и рассказывают очевидцы. Так на Телецком озере началось судоходство. Работал пароход на местном топливе – дровах, что делало его эксплуатацию весьма эффективной. Их даже запасать не надо было: в те времена лесом были забиты все берега. Когда дрова кончались, причаливали к берегу, пилили плавник и двигались дальше. Завозить приходилось только смазочный материал, двух бочек которого хватало на всю навигацию. Появление даже маленького пароходика на озере позволяло решать громадное количество проблем. К нему цеплялось несколько баркасов для увеличения объемов грузопассажирских перевозок. Уже тогда значительно населенная долина Челушмана, отрезанная горами и озером, получила выход на "большую землю", да и отрезанные озером жители малых населенных пунктов оказались не забыты.

Прошли годы. Епископ Бийский и Алтайский Иннокентий (Соколов), бывший начальником Алтайской Духовной миссии с поручением управления Челушманским монастырём, выплатил госпоже Голландской полную стоимость катера, и катер стал собственностью миссии. Сменился не только хозяин, но и имя – новое его название - «Святой Иннокентий». Пароход был работягой по всему озеру и долине Челушмана: он развозил различные грузы, вывозил орех, пушнину, даже лес сплавлял до Артыбаша.

В 1916 году резко подскочившие на все цены и нехватка рук (ведь уже 2 года шла первая мировая война) привели Епископа Иннокентия к мысли продать судно бийскому купцу Мальцеву. Однако сделка не состоялась. Навигацию он проработал на вывозе кедрового ореха, на который возник стабильный спрос и хорошая цена.

В 1918 году в связи с гражданской войной корабль остался без хозяина и простоял почти всю навигацию, а в конце лета его спустили своим ходом до Бийска. По некоторым неуточненным сведениям в конце лета 1918 года группа неизвестных людей самовольно угнала катер вниз по Бие в г. Бийск.

Эксплуатировать его было сложно – корпус был килевой, посадка глубокая и подойти к берегу он не мог, а специальных причалов не было. Так и простоял он в Бийске несколько лет, пока, уже в 20-е годы по большой воде прошёл своим ходом до порогов, а дальше его тянули люди и лошади. Так катер вернулся на Телецкое озеро и уже навсегда. Вновь сменил название, теперь он был «Партизан». «Партизан» передали колхозу «Алтын-Кель». Это была в его биографии самая бурная трудовая пора – он возил людей, скот, стройматериалы и многое-многое другое.

В 1936 году катер продали Алтайскому заповеднику и опять ему сменили имя – он стал зваться «Заповедник». 8 лет он проработал для науки, пока в декабре 1944 года не встал на зимовку в Камгинском заливе. Стоянка затянулась на 2 года. Его бессменный механик Гладков заболел и был вынужден переселиться в Бийск. Когда решили восстановить пароход, пригласили вновь Гаврилу Никитовича, но в дороге он умер. Местные умельцы разобрали паровую машину, но собрать её вновь не смогли. И ещё долгих два года простоял инвалидом герой нашего рассказа, пока в 1949 году на нём не установили двигатель от ЗИС-5. Только он «сжирал» такое количество бензина, что его эксплуатация становилась невозможной. За три навигации он сделал лишь 2-3 ходки. Двигатель сняли, надстройки разобрали, а корпус решили использовать в качестве баржи. Но в первую же навигацию его штормом выбросило на берег с. Яйлю, где он лежал

на боку. Потом корпус переправили в посёлок Иогач, срубили киль и приспособили под отстойник воды для местной дизельной электростанции. А потом он более 2 десятков лет за ненужностью валялся у крыльца Иогачского лесничества.

Не так давно отец Сергей (батюшка при церкви в с. Артыбаш), не равнодушный к печальной участи ветерана судоходства на озере, перевёз корпус на артыбашский берег озера и установил на опоры у церкви. Во время интервью он пояснил, что мечтает из проржавевшего корпуса судна восстановить памятник первому труженику Телецкого озера. И сегодня любой желающий может прикоснуться к его холодному металлу и, закрыв глаза, ощутить яростное гудение пламени в топке, услышать шум работающей машины и плеск волн за бортом...

В заключении следует отметить, что паровая яхта "Шефь" заслуживает особого исторического почёта и внимания по ряду причин, т.к.:

- Она является первым самоходным судном на озере, и на протяжении почти 30 лет была единственным и неутомимым "тружеником Алтын-Кёля" и помощником людям на озере.

- Судно принадлежало когда-то историческим лично царю Николаю II и знаменитому реформатору Петру Столыпину.

- Только "Шефь" прошёл такой знаменитый, трудный и оригинальный путь: Стокгольм-Петербург-Новониколаевск-Бийск-Телецкое озеро.

- «Шеф» - «Святой Иннокентий» - «Партизан» - «Заповедник» был первым и последним паровым судном на озере и олицетворял собою целую эпоху парового судоходства.

Придёт время — и не останется на Телецком озере ни одного судна из тех, что бороздят ныне кристально чистые воды его. Их заменят другие, более комфортабельные, более быстроходные и надёжные. Но у каждого из них будет своя жизнь и своя биография, которую делают им люди, время и обстоятельства.

Корабли — как люди: рождаются в муках, достигают расцвета каждый в

своём возрасте и умирают — кто тихо и обреченно, кто громко и героически.

Мы понимаем, что наша работа над этой темой не закончена и мы будем продолжать исследовать историю судоходства на озере.!!!

Продолжение следует...