



Munich Personal RePEc Archive

Dmitry Sirotkin – The Founder of Navigation and Shipbuilding in Serbia

Bukvić, Rajko and Makarov, Igor

Geographical Institute «Jovan Cvijić» of the Serbian Academy of
Sciences and arts, Belgrade, Gazete «Sarovskaya pustyn», Sarov

29 May 2015

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/69865/>
MPRA Paper No. 69865, posted 06 Mar 2016 12:36 UTC

Райко Миланович Буквич¹ и Игорь Александрович Макаров²

¹ Географический институт Йован Цвиич Сербской академии наук и искусств, Белград

e-mail: r.bukvic@mail.ru

² Журналист газеты «Саровская пустынь», Саров

e-mail: makarov61@list.ru

ДМИТРИЙ СИРОТКИН – ОСНОВОПОЛОЖНИК СУДОХОДСТВА И СУДОСТРОИТЕЛЬСТВА В СЕРБИИ

Аннотация. Статья посвящена одному из самых знаменитых людей Нижнего Новгорода конца 19 и начала 20 века, Дмитрию Васильевичу Сироткину, последнему предреволюционному мэру этого города. Известный судопромышленник на Волге, впоследствии эмигрант в Белграде, своей удивительной судьбой связал две великие реки, два города и два народа. Обосновавшись в начале 1920-х в Белграде, он явился основоположником судоходства и судостроительства в Сербии (на Дунае). Таким образом, личность и деятельность Сироткина связала не только два братских города – Нижний Новгород и Белград, но и два братских народа – русских и сербов, оставив вызов следующим поколениям – осветить его ещё недостаточно исследованную жизнь и деятельность. Особенно при этом важно исследование второй части его жизни, проведенной им в столице Сербии и Югославии, которая в общем-то недостаточно известна, из-за чего он и не получил достаточных признаний в своей второй родине.

Ключевые слова. Волга, Дунай, Нижний Новгород, Белград, Сироткин, Шухов, судопромышленник, судоходство.

ВВЕДЕНИЕ

Связи сербского и русского народов имеют многовековую историю и традицию. Большую часть этих связей составляют эмигрантские потоки, которые и в одном и в другом направлении постоянно приносили новые люди, идеи, знания. Хотя на личном уровне эти эмиграции иногда и не могли бы считаться удачными, они в общем-то помогали в расширении культурных, экономических, художественных связей. Их последствия, конечно, всегда были многозначными, и даже в приведенном плане их изучение нелёгкое дело. Тем более такое можно сказать о массовых эмиграциях, вызванных такими происшествиями, какими являются войны и революции. А таких тоже бывало, при этом не раз. Одна из них, эмиграция русских в начале 20 века прошлого столетия, когда в ходе ряда эмиграционных волн после поражения белых армий в Сербию (Югославию), и вообще на Балканы прибыло около 200 тысяч эмигрантов, и по сей день вызывает огромный интерес. Многие великие имена русской культуры, искусства, науки, оказались вне границ своей родины, многие из них в Сербии и Югославии. Жизнь некоторых из них (сравнительно) хорошо изучена. Но, есть и такие которых можно считать забытыми, или почти забытыми. Иногда такую участь не надо считать справедливой.

Настоящая статья посвящена памяти одного из таких, недостаточно известных эмигрантов. Своей деятельностью и в России, и в Сербии, он такую участь никак не заслужил, о чём свидетельствует, между прочим, и внимание, которое ему в последние годы посвящено. Правда, пока в большей степени со стороны его первой родины. Мы имеем в виду Дмитрия Васильевича Сироткина (рис. 1, фотография ок. 1900 г.) – 28-ого по счёту и последнего предреволюционного градоначальника Нижнего Новгорода, избранного на этот пост дважды (на 1913–1916 и 1917–1920 гг.), известного волжского судопромышленника, основоположника судоходства в

Сербии (на Дунае).¹ Имя Д.В. Сироткина вошло в историю как Нижнего Новгорода, так и сербской столицы Белграда. Его многие считают основоположником судостроительства и судоходства в Сербии (а равно, тогдашней королевской Югославии, т.е. Королевства сербов, хорватов и словенцев), что конечно может быть и не совсем правдоподобно – но его нестираемый след там остался. Но, всё-таки, его имя не можно найти даже в капитальном издании [Иванович 2005], посвященном именно той волне русской эмиграции, которой принадлежал и сам Сироткин.



Рисунок 1. Дмитрий Васильевич Сироткин

Нижегородский период деятельности Сироткина очень подробно описал в знаменитой книге Иван Александрович Шубин [Шубин 1927], историк судоходства на Волге, но, к сожалению, не упоминая соратника Сироткина на этом поприще, выдающегося русского инженера, Владимира Григорьевича Шухова (1853–1939), с 1928 члена-корреспондента АН СССР, а с 1929 – её почетного члена. Грандиозность замыслов и работ Сироткина проявилась, между тем, и в тот период, когда он жил в Сербии, предпринимая попытки основать там судоходство. В отличие от первой части его жизни, вторая часть, которую он прожил в Белграде, недостаточно известна, хотя там и по сей день проживает его внук Димитрие Сироткин.

ПАМЯТЬ

Три года тому назад, 24 и 25 мая 2011 г. в Белграде, столице Сербии, отдана почеть крупнейшему деятелю старообрядчества начала 20 века, председателю совета Всероссийских съездов старообрядцев Белокриницкого согласия, бывшему градоначальнику Нижнего Новгорода Дмитрию Васильевичу Сироткину (1864–1953)². Сначала 24 мая, на память прп. Мефодия, епископа Моравского и брата его Кирила, учителей словенских, на месте погребения Дмитрия Васильевича Сироткина была совершена заупокойная лития, на которой присутствовали прибывший из Парижа потомок Дмитрия Сироткина, представители администрации Нижнего Новгорода, во главе с мэром Олегом Кондрашовым, и руководители судостроительного предприятия ОАО «Завод Нижегородский теплоход», а потом 25 мая на его могиле на Новом кладбище открыт новый памятник (см. рисунок 3 и 4). Памятник является работой нижегородского Проектного бюро «ДА» и архитектора Зои Александровны

¹ О Сироткине авторы этой статьи писали в [Макаров и Буквич 2013], но в сербской литературе ему пока не посвящено должное внимание.

² Долгое время, начиная с публикаций А.М. Пешкова (Горького), указывались ошибочные даты рождения и смерти Д.В. Сироткина (1865-1946); они исправлены благодаря исследованиям А.Б. Арсеньева и В.В. Нехотина [Арсеньев и Нехотин 1999].

Рюриковой. Мемориал выполнен после изучения биографии Д.В. Сироткина и ознакомления с захоронениями старообрядцев, в соответствии со старообрядческими традициями³ и представляет собой надгробие с крестом из белого мрамора и чёрного полированного гранита. Рисунок на горизонтальной плите рассеченной двумя волнистыми полосами символизирует две великие реки, которым посвятил жизнь Дмитрий Васильевич, – Волгу (большая) и Дунай (меньшая полоса). Работы финансировало ОАО «Завод Нижегородский теплоход» – старейшее судостроительное предприятие России, расположенное в городе Бор Нижегородской области, находящемся на противоположном берегу реки Волги, основанное Сироткиным более ста лет назад (в 1911 году).

Тем самым была отдана дань уважения последнему дореволюционному мэру Нижнего Новгорода, меценату, благотворителю, судовладельцу, судопромышленнику – незаурядной личности, которая до последнего времени была предана забвению.

ПРОИСХОЖДЕНИЕ И ВЛИЯНИЕ РОДИТЕЛЕЙ

Д.В. Сироткин родился в 1864 году, в деревне Остапово (Астапово), близ села Пурех Балахнинского уезда Нижегородской губернии. В этой деревне издавна жили старообрядцы-беглопоповцы, во второй половине XIX века примкнувшие к белокриницкому согласию. Приверженцы того согласия подчинялись митрополиту, жившему в селе Белая Криница (рум. Fântâna Albă) на территории Австрии, потом Австро-Венгрии (позднее Румынии, а с 1940 года Украинской ССР). Поэтому их ещё называли «австрийцами». Сами «австрийцы» подразделялись на два толка: «окружники» (принявшие «Окружное послание» Илариона Кабанова (Ксеноса), изданное 24 февраля 1862 года от имени Духовного совета при архиепископе Московском Антонии⁴) и «неокружники» или «противоокружники» (отвергнувшие «Окружное послание»).

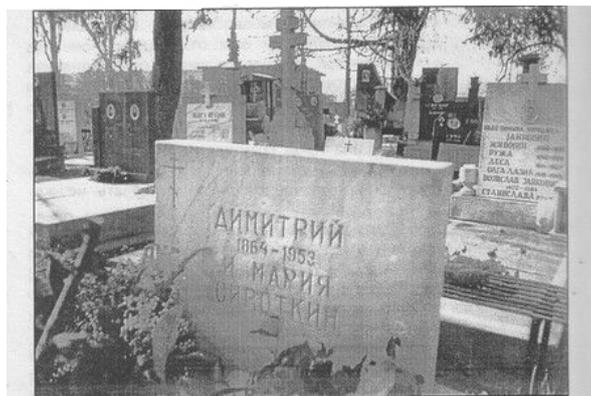


Рисунок 2. Старый памятник на могиле Сироткина в Белграде

³ Известный историк русской эмиграции на Балканах А.Б. Арсеньев отмечает, что, по данным настоятеля Русской церкви в Белграде, Сироткиных среди её прихожан и отпеваемых там за период 1920–1954 годов не было. Значит, Дмитрий Васильевич остался верен древнему благочестию вплоть до самой смерти.

⁴ Полное название «Окружное послание Российских архипастырей Белокриницкой иерархии». По поводу «авторства» Послания мнения расходятся, но это для нашей статьи не имеет значения.

Родители Дмитрия Васильевича, Василий Иванович и Вера Михайловна Сироткины, принадлежали «австрийцами-окружниками». Они были очень уважаемые среди односельчан как усердные ревнители «древлего благочестия»: в их доме проходили моления местных старообрядцев. В 1878–1879 годах на их усадебной земле, трудами их самых, был сооружён старообрядческий храм. Особое влияние на сына оказывала мать. Дмитрий Васильевич намного позднее с благодарностью вспоминал: «Моим успехам в судостроении я обязан старообрядчеству, которое вдохнула в меня моя матушка Вера Михайловна, ревностная старообрядка; я удержался от вина, пристрастился к общественной жизни старообрядчества и судопромышленности, был полезен своей родине...»⁵.



Рисунок 3. Новый памятник на могиле Д.В. Сироткина в Белграде

Дмитрий Васильевич родился в краю, где «источником» переживания была не земля, а река, так что не случайно он свою жизнь посвятил именно реке. Некоторые из его земляков добывали хлеб бурлачеством, другие нанимались в матросы, кто-то становился «судовщиком», т.е. хозяином самодельной деревянной «расшивы» — парусного плоскодонного судёнышка. Отец Дмитрия, Василий Сироткин, принадлежал к числу последних. От маленького купца, который зимой скупал изделия балахнинских кустарей — деревянные ложки, посуду (т. н. «щепной товар») — и, ранней весной сплавлял их на кладнушке (род небольшой расшивы) в безлесные Саратовскую и Астраханскую губернии, а из Саратовской губернии привозил знаменитую местную горчицу, производившуюся в немецкой колонии Сарепте, а также выделявавшуюся здешними немцами-колонистами из тонкой крашеной пряжи лёгкую клетчатую (или полосатую) ткань «сарпинку»⁶, он на конце 1860-х стал пароходчиком. После того как Василий Сироткин купил в Саратове паровую машину, с трудом переправил её оттуда и установил на самодельный деревянный корпус, в 1868 на Волге появился новый товаро-пассажирский пароход, названный хозяином «Многострадальным», очевидно в память о хлопотах с его

⁵ [Арсеньев и Нехотин 1998]

⁶ [Шубин 1927, С. 610.]

постройкой. Впрочем, «Многострадальный» скоро окупил все затраты и был переименован в «Оправданный». Таким образом, он присоединился к наиболее оборотистым судовщикам «Побережья» (так тогда назвали местность вдоль правого берега Волги, от Пучежа до Балахны) — Лапшиным, Колотушкиным, Дегтярёвым — которые в 1860-е годы начали обзаводиться пароходами.

Последующие годы жизни Василия Сироткина недостаточно освещены — он записался в купцы, но не совсем ясно когда и как перебрался в Нижний Новгород⁷. Всё-таки, вскоре он стал нижегородским пароходчиком и начал осуществлять грузопассажирские перевозки от Нижнего Новгорода до Казани и Рыбинска, а к своему первенцу, «Оправданному», он прикупил и судно «Воля», 1862 года постройки. Именно на «Воле» и началась карьера его среднего сына Дмитрия, который уже к 1890 году стал командиром.



Рисунок 4. Проект нового памятника Сироткину в Белграде

К этому времени Дмитрий Васильевич женился на дочери казанского купца-пароходчика К. С. Четвергова, Марии. Как писал И. А. Шубин⁸, она «была скромным человеком», «по образованию более культурной». Она «не была красавицей», зато отличалась «хозяйственностью» и «домовитостью». Ребёнок, сын Константин, появился в семье более чем двадцать лет спустя после свадьбы. Он родился 5 марта 1916 года в Нижнем Новгороде.

Где-то в начале 1890-х отец и сын разделились, и в 1894 году Дмитрий Васильевич уже имеет самостоятельное дело. Кроме пароходов («Забияка», «Заря» — полученная от тестя, с 1895 буксир «Воля» — с железным корпусом и мощной машиной), у Д. В. Сироткина имелись баржи. Они использовались хозяином в основном для перевозки нефтепродуктов. Нефть получила широкое распространение в русской промышленности ещё в конце 1880-х годов, и в эту отрасль очень скоро стали проникать своими капиталами старообрядцы, которые до того времени

⁷ [Селезнёв 2004]

⁸ Беседы с Шубиным и Вишневым. Шубин И. А. // Отдел рукописей Нижегородского государственного литературного музея А. М. Горького (далее — ОР НГЛМГ). — ГМГ. — К 10202. По: [Селезнёв 2004].

занимались преимущественно текстильной промышленностью. Добывалась нефть в основном в Баку и доставлялась в центр России по Каспийскому морю и Волге. Нефтяные перевозки в 1890-е годы стали очень выгодным видом предпринимательства, и Дмитрий Васильевич сразу же сделал их главным полем деятельности своего предприятия.

ВЕДУЩИЙ СУДОПРОМЫШЛЕННИК НА ВОЛГЕ

Дела у Дмитрия Васильевича шли более чем хорошо. В 1898 году он значительно расширил масштабы своего предприятия — приобрел нефтетранспортное дело старообрядца, одного из пионеров русской нефтепромышленности, Сидора Мартыновича Шибаева («четыре парохода и десяток барж»), который начал как текстильный фабрикант а потом вместе с инженером Рагозиным был пионером переработки нефти в Баку, где существовала фирма «С.М. Шибаев и К°». Наряду с этим повысился и социальный статус тридцатилетнего предпринимателя. В 1897 году он был избран гласным Городской думы и членом ряда думских комиссий. В 1898 году Городская дума направила его в качестве представителя Нижнего Новгорода на Съезд русских деятелей по водным путям.

В начале XX века Д.В. Сироткин уже был общепризнанным лидером волжских пароходчиков, одним из крупнейших нефтяных дельцов, близким партнёром знаменитых Нобелей. Приобретение Шибаевского дела сделало фирму Сироткина одним из крупнейших на Волге нефтетранспортных предприятий. 26 апреля 1907 г. на её базе было образовано паевое «Торгово-промышленное и пароходное товарищество Дмитрия Васильевича Сироткина в Нижнем Новгороде» с капиталом в полтора миллиона рублей. Оно располагало 15 пароходами («Свобода», «Равенство», «Братство», «Труд», «Мужичёк» и т.д.) и 65 деревянными и железными нефтеналивными баржами. Как видно из названий пароходов, по политическим взглядам Сироткина можно числить в либералы, но более того, он поддерживал связь и с революционерами. Посредником между ними был А. М. Горький, с которым нижегородский купец оддерживал долготлетнюю дружбу.

«Уже в конце 90-х годов ... на удивление всей Волге, он построил несколько деревянных баржей новой конструкции», - писал в своей изданной в период нэпа обширной монографии знаток судостроения И.А. Шубин (до революции - управляющий Совета съезда судовладельцев). Как бывший личный приказчик Сироткина, он делает такой, может быть, несколько чрезмерный личный реверанс своему прежнему патрону:

«Глубокий знаток судоходного дела, тщательно изучивший его историю и технику, Сироткин нашёл, что наиболее совершенным типом волжского судна, идеально приспособленным к самобытным условиям плавания по великой реке, были старые расшивы, детальные формы которых, в увлечении судовыми типами парового периода, были уже утеряны волжскими судостроителями. Добившись после долгого труда восстановления этих форм и дополнив их тем, что дала судостроительная наука и практика позднейшего времени, Сироткин сконструировал тип новой баржи, который до настоящего времени остаётся непревзойдённым по своим судоходным достоинствам».

Удачливость Дмитрия Сироткина поражала современников. На бирже его звали «счастливым человеком», и старались пригласить для любого дела, поскольку считалось, что одно его присутствие «принесет счастье». На бирже у него был безусловный авторитет и в 1907 году он был избран председателем Нижегородского

биржевого комитета — представительной организации местной буржуазии. Таким образом, нижегородское купечество официально признало его своим лидером.

Как и можно ожидать от лидера, Дмитрий Васильевич смело брался за новые начинания, реализуя казалось бы даже фантастические проекты, как например открытие в 1907 году пароходного сообщения (впервые в истории!) по... Аральскому морю (вместе со своим земляком-старообрядцем пароходчиком М. П. Лапшиным).

Дмитрий Васильевич был новатором и в технической сфере. Уже первые его баржи поражали современников невиданными размерами. Но и им было далеко до грандиозной железной «Марфы-Посадницы». Её появление историки речного флота до сих пор квалифицируют не иначе как настоящим переворотом в речном судостроении. И.А. Шубин утверждал, что «Марфа-Посадница» строилась «по чертежам Сироткина». Это, конечно, не так, ибо тот не имел надлежащего технического образования. Поскольку «Марфа-Посадница» создавалась для перевозки нефтепродуктов, Сироткин заказал постройку судна великому русскому инженеру В.Г. Шухову (1853–1939), автору целого ряда проектов нефтепроводов, нефтехранилищ, установок для термического крекинга нефти и знаменитых башен. Шухов спроектировал огромную баржу с почти плоским днищем и закругленным носом. Благодаря конструктивным особенностям, громадная, наполненная почти 10 тысячами тонн нефти посуда смело шла по мелководью. Её яйцеобразный нос почти не создавал волны, поэтому баржу мог легко буксировать обычный, не слишком мощный пароход.



Рисунок 5. Нефтеналивная баржа «Марфа-Посадница»

«Марфа-Посадница» была построена в 1907 году в Гороховце на Гороховецком судостроительном/котельном заводе.⁹ Это была тогда крупнейшая в мире нефтеналивная баржа, длиной 172 м, шириной 24 м, высота борта составляла 3,85 метра, а грузоподъемность - 9150 тонн (см. рисунок 5). Постройку баржи заказал Д.В. Сироткин (председатель Нижегородского биржевого общества) на Котельном заводе Ивана Александровича Шорина. Последний с честью выполнил задание, после чего построил ещё ряд однотипных барж-гигантов по заказу Сироткина, а затем общества «Волга» и товарищества «Нобель». Общество «Волга» возникло в

⁹ В 1902 году на реке Клязьме в районе Гороховца был заложен и начал работать металлический завод, владельцем которого сначала был купец третьей гильдии Семён Иванович Семёнычев. Но вскоре хозяином предприятия стал Иван Александрович Шорин (1860 г.р. д. Выезд), который не был купцом, а происходил из зажиточных крестьян, имел всего лишь начальное образование и начинал котельщиком, отходником. Но, несмотря на это, Шорин стал предпринимателем-«миллионером», благотворителем, основателем Гороховецкого котельно-судостроительного завода.

1910 году, слиянием компании Сироткина и торгового дома «Е.И. Лбов и сыновья», кроме них в «Волгу» вошли астраханский торговый дом «Захаров и Крепинский» и пароходное товарищество Я.С. Чернонебова. Между «Волгой», Товариществом братьев Нобель и «Мазутом» Ротшильдовых сразу установились хорошие отношения – и Нобель и «Мазут» передали «Волге» перевозку своих грузов.

Постройку «Марфы-Посадницы» Сироткин считал одним из важнейших событий своей жизни. И действительно, она сразу привлекла внимание нефтяного треста-гиганта – Товарищества братьев Нобель. Компания Нобелей осуществляла добычу и переработку, также и транспортировку нефти. С разрешения Дмитрия Васильевича Нобели детально обследовали судно, совершили на нём несколько рейсов, и в результате немедленно заказали целую флотилию баржей типа «Марфы-Посадницы». Братья Нобель стали главными деловыми партнёрами Сироткина, а другим знаменитым его партнёром был другой нефтяной гигант – общество «Мазут», основанное парижскими Ротшильдами.

Баржи типа «Марфы-Посадницы» не были единственным примером внедрения технических новинок на предприятиях Дмитрия Васильевича. В 1911 году он начал замену пароходов теплоходами с дизельными двигателями – ещё один из его грандиозных проектов.¹⁰ С одной стороны, компактные дизельные двигатели занимали меньше места, а с другой, они обеспечивали резкое сокращение расхода топлива, причём экономия достигала 60 и более процентов. Для осуществления этого замысла было решено построить собственный судостроительный завод. Так в 1911 году построен «Нижегородский теплоход», около села Бор. Первый сиротинский теплоход, пассажирский баркас «Кашевар», сошёл на воду в 1912 году.

Таким образом, к началу Первой мировой войны Дмитрий Васильевич возглавлял следующие фирмы: «Волга», «Нижегородский теплоход», «Крестьянин» (речные перевозки нефтепродуктов), «Хива» (пароходное сообщение по Амударье и Аральскому морю), «Биби-Эйбат» (нефтепромыслы в Баку). Кроме того, он являлся членом совета Московского банка (банк Рябушинских), членом правления общества Сормовских заводов, Нефтепромышленного и разведочного общества и Волжско-Черноморского общества.

В 1915 году «Волга», наряду с «Бранобель», «Мазутом» и группой «Ойль», входила в четвёрку крупнейших нефтетранспортных фирм. В начале 1917 года крупный пакет её акций приобрела компания «Нефть», которую контролировал Русско-Азиатский банк, конкурент Нобелей и «Мазута», но её крупным планам не было суждено осуществиться – 1917 год оказался кризисным для нефтепромышленности, а 26 января 1918 вышел декрет о национализации волжского флота, после чего частные нефтетранспортные компании перестали существовать.

Вершиной карьеры Сироткина на втором плане пришёл в канун Первой мировой войны. В 1913 году он был избран городским головой Н. Новгорода. В первой речи в новом качестве он наметил такие задачи: постройка постоянного моста через Оку, устройство канализации, электрического освещения, благоустройство окраин... «Необходимо расширять сеть школ, необходимо насаждать ремесленное и техническое образование. Пора нам отказаться от иноземного производства, необходимо всё делать самим», - настоятельно требовал новый градоначальник. Кроме того, он оставался председателем Совета всероссийских съездов старообрядцев. И более того, во время Первой мировой войны Дмитрий Васильевич

¹⁰ [Селезнёв 2010, 56]

возглавил Нижегородский областной военно-промышленный комитет, занял одно из самых заметных мест во Всероссийском союзе городов, практически взял под контроль значительную часть рынка нефтяного транспорта из Баку.

В начале 1917 года Дмитрий Васильевич был избран Городским Головой Нижнего Новгорода на второй срок. Он приветствовал Февральскую революцию и инициировал создание в Нижнем Новгороде первого органа революционной власти – Городского общественного комитета (переименованного вскоре в Губернский исполнительный комитет). Затем из него был выделен исполком, председателем которого и стал Дмитрий Васильевич. Однако этот орган оказался громоздким и недееспособным. Больше половины его членов составили представители Советов рабочих, крестьянских и солдатских депутатов, которые и определяли фактически его политику. В этих условиях Д.В. Сироткин с апреля 1917 года перестал председательствовать на его заседаниях, а 15 мая 1917 года, после того как Нижегородская Городская Дума в результате довыборов пополнилась группой гласных-большевиков, Дмитрий Васильевич отказался и от должности Городского Головы.¹¹

ОСНОВОПОЛОЖНИК СУДОХОДСТВА В СЕРБИИ

В начале 1918 года декрет о национализации волжского флота обозначил конец существования частных нефтетранспортных компаний, как и вообще частного капитала в нефтяной промышленности. Дмитрий Сироткин тогда уехал в Ростов-на-Дону, где возглавил Торгово-промышленный союз. А потом уехал за границу.

В 1919 году Сироткин сначала уехал во Францию а в 1920-м обосновался в Белграде¹², на Дунае имел своё дело по судоходной части. Как пишут его знакомые, «Сироткин тосковал по Родине. Вспоминал Волгу...». Тосковал и по судоходству, мечтая развернуть дело на Дунае. Это было довольно трудно и сложно, хотя вместе с новыми границами Сербии (точнее, Королевству сербов, хорватов и словенцев, позднее – Королевству Югославии) досталась и часть Австро-Венгерского флота. Но проблема была в том, что Сербия никогда ранее не занималась судоходством и судостроением. Потому флот оказался невостребованным и приходил в негодность. Но Д.В. Сироткин взялся за дело – он пытался пробудить интерес к этому виду транспортного сообщения по Дунаю и Саве. Выходившая в Белграде в двадцатые годы (1921–1930)¹³ ежедневная русская газета «Новое Время» писала в номере от 19 апреля 1923 года: «Председатель Совета Съезда судовладельцев Волжского бассейна в России Д.В. Сироткин представил Министерству путей сообщения Королевства СХС докладную записку, предлагая свой опыт и познания в деле обновления речных судов и их эксплуатации. В записке указывается, что принадлежащие правительству речные суда находятся в том состоянии, в котором находились суда в бассейне р. Волги в 60-70 годы прошлого столетия. Реформа речного флота р. Волги в своё время была произведена без участия иностранной техники и иностранного капитала. В этой реформе Д.В. Сироткин принимал ближайшее участие».¹⁴

¹¹ [Селезнёв 2005]

¹² Д. В. Сироткин, по собственному признанию, уехал за границу «по недоразумению — полюбил славянскую реку Дунай», там и остался [Арсеньев и Нехотина 1998, № 10, С. 211].

¹³ [Качаки 2003, с. 326]

¹⁴ [Подгорнова 2011]

Сироткин был основателем судоходства и первым судостроителем в Сербии. Настойчиво предупреждая руководителей государства о том, что флот необходимо содержать в порядке, он в то же время на собственные средства строит два теплохода (первые в Сербии!): один из них называет «Коста» (в честь сына Кости-Константина), другой «Воля» (в память о пароходе своего отца на котором началась его карьера). В 1924 году Сироткин открывает навигацию Белград – Нови Сад, первую в истории нового королевства. Потом организует рейсы теплоходов от Белграда до городов Шабац и Панчево. Но, вскоре его ждёт разочарование: в 1927 г. сгорел теплоход «Воля», а потом Сироткин обанкротился. Умер в одиночестве 13 июля 1953 года в Белграде, меньше чем через год после смерти жены, Марии Кузьминичны.

КНИГА ШУБИНА ПРИШЛА ДО СИРОТКИНА?

На Волге бывшего воротилу не забыли. В 1927 году И.А. Шубин издал в целом великолепную книгу об истории Волжского пароходства, за одним исключением: все заслуги он приписал Сироткину, а Шухова почему-то даже не упомянул.¹⁵

Книгу Шубин ничтоже сумняшеся послал в Белград, в подарок своему любимому шефу, даже не подумав о том, чем это может ему грозить. Разумеется, ОГПУ перехватило посылку, и 19 августа 1929 года Шубина арестовали. В Бутырской тюрьме Иван Александрович отсидел два года. В 1935-м его снова отправили в заключение, правда, всего на несколько дней. В третий раз хватка ежовщины была смертельной: арестованного 1 ноября 1937 года волжского летописца расстреляли через полтора месяца, 11 декабря. Связь с Сироткиным трактовалась как тягчайшее преступление ещё и потому, что Сербию (Югославию) большевики тогда считали монархо-фашистским государством и гнездом белогвардейщины.

Как бы там ни было, теми или иными окольными путями, но книга Шубина всё-таки попала к Сироткину. С. Горяченко предполагает, что, скорее всего, это могло произойти при посредничестве братьев Лапшиных (также известных судопромышленников), старший из которых жил в Эстонии и поддерживал связи с Сироткиным¹⁶. Недавно впервые увидело свет личное письмо старого нижегородского зубра старообрядческому архиепископу Московскому и всея Руси Иринарху, датированное 30 сентября 1946 г. и посланное из Белграда:

«Лично в 1907 г. построил в Горьком (*так в тексте – Авт.*) необыкновенную в то время баржу-танк-наливное судно, грузоподъемностью более полмиллиона пудов, давшей экономии в эксплуатации от 50 до 100%, - писал он, - постройка моей баржи, под названием «Марфа-Посадница», описана в книге «Волга» издание Москва 1927 г. на стр. 665 и на стр. 613 описание моей жизни»¹⁷.

¹⁵ И.А.Шубин родился в 1868 г. в с. Ацвеж Котельничского уезда Вятской губернии. Окончил Варшавский университет. Вернувшись в родную губернию, исполнял обязанности начальника Вятского отделения Казенной палаты и помощника секретаря земской управы. В 1906 г. перебирается в Н. Новгород, где служит сначала секретарем земской, а затем городской управы. По протекции Сироткина становится секретарем и управляющим делами Совета съезда судовладельцев Волжского бассейна, редактором газеты «Нижегородская биржа и Волжское судоходство». В советское время – в управлении водного транспорта Верхне-Волжского бассейна: управляющий делами, зав. экономическим бюро водных путей, ст. экономист [Горяченко 2007, с. 14].

¹⁶ [Горяченко 2007, с. 15–16]

¹⁷ См.: [Арсеньев и Нехотин 1998, с. 211.] Но, это не совсем точно, как подметили уже эти авторы. Сироткин не точно называет страницы: биография помещена на с. 610-611, сведения о баржах – на с. 662, а фотоснимок баржи – на с. 665, илл. 194.

ПАМЯТНИК И В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

В наследство родному городу Сироткин оставил собственный дворец – одно из красивейших в городе зданий (дом № 3 на Верхневолжской набережной, где сейчас размещается Нижегородский художественный музей, см. рис. 6). Особняк Сироткина относится к памятникам архитектуры федерального значения, поскольку является шедевром русского неоклассицизма и считается лучшим образцом дореволюционной архитектуры.



Рисунок 6. Особняк Д.В. Сироткина в Н. Новгороде

Одним из его создателей был Семён Антипович Новиков (1885–1971). Интересно, что его творческая судьба также весьма близко связана с деятельностью В.Г. Шухова. В бытность Нижегородским губернским инженером ему пришлось вступить в конфликт с исполнителями шуховского замысла – как всегда грандиозного, когда на излёте нэпа близ с. Растяпино (ныне г. Дзержинск) по проекту Шухова было построено шесть гиперболических опор.¹⁸ Опоры были установлены для перехода реки Оки и несли две параллельные силовые линии для Нижегородской государственной районной электростанции (НиГРЭС). В настоящее время сохранилась только одна из шести сетчатых опор, высотой 128 метров, находящаяся на правом берегу Оки. Вторая парная опора, которая располагалась в непосредственной близости, была варварски разрушена в марте 2005 года.

Но, эта история, как и вся грустная судьба шуховских башен, заслуживает особого разговора.

Запоздалую дань уважения своему именитому земляку Сироткину отдают и нижегородцы. «Это человек удивительной судьбы. Чем больше мы узнаем о его жизни, тем ярче предстает его фигура. Он много сделал для развития судоходства по всей Волге, построил замечательные здания в Нижнем Новгороде», — говорит глава администрации Олег Кондрашов. — Когда судьба забросила его в Сербию, наш земляк показал себя яркой личностью, организовал пассажирское и грузовое судоходство по Дунаю. Только благодаря Сироткину Сербия начала производить суда.

¹⁸ В.Г. Шухов изобрёл способ устройства сетчатых гиперболоидных башен (патент Российской империи № 1896 от 12 марта 1899 г., заявлен 11 января 1896 года).



Рисунок 7. Памятник Д.В. Сироткину в Нижнем Новгороде

Поставить памятник Дмитрию Васильевичу решили и в Нижнем Новгороде. Лучшим признан проект скульптора Виктора Пурехова (см. рис. 7), автора памятника основателю города Георгию Всеволодовичу и его духовному наставнику Симону. Памятник Сироткину установлен в 2012 году.

Бронзовый бюст высотой в один метр установлен на круглой колонне из полированного красного гранита. Сама колонна устанавливается на скошенные полированные блоки. Подножие монумента и центральный вход в особняк Сироткина свяжет поперечная парадная дорожка длиной два метра, сделанная также из красного гранита. На пересечении дорожки с газоном с обеих сторон установлены низкие цветочницы-вазоны, а также два специальных светильника для вечерней подсветки.

Памятник установлен в одном из «карманов» на Верхневолжской набережной, строго напротив особняка. Это очень символично – Дмитрий Васильевич Сироткин будет как будто смотреть на свои бывшие владения.

Таким образом и в Нижнем Новгороде отдана почать этому незаурядному человеку и предпринимателю. Мэр, меценат, благотворитель, судовладелец, судопромышленник – всё это сосредоточилось в одном человеке, капиталисте, выписывающем из-за границы революционную литературу и распространяющем её среди своих рабочих! Недаром именно он послужил прототипом героя пьесы о нетипичном купце *Егор Булычов и другие* – Максим Горький его близко знал, и по своему овековечил.

ЛИТЕРАТУРА

- Арсеньев, А.Б. и В.В. Нехотин. Новое о Д.В. Сироткине. Духовные ответы, 1999, вып.11, с.87-95. <http://samstar-biblio.ucoz.ru/publ/63-1-0-1359>
- Горяченко, С.Л. Человек и река. Иван Александрович Шубин, *Нижегородская старина*, вып. 13, 2007, С. 14–19.

- Дмитрий Сироткин. Письма в Россию / Публикация А. Арсеньева и В. Нехотина, *Нижний Новгород*. 1998, № 10.
- Йованович, М. Русская эмиграция на Балканах 1920–1940, Библиотека-фонд «Русское зарубежье» и Русский путь, Москва, 2005.
- Качаки, Ј. *Руске избеглице у Краљевини СХС/Југославији. Библиографија радова 1920–1944.* – Београд, 2003, Књижара Жагор и Универзитетска библиотека „Светозар Марковић“.
- Косарев, И.А. *Завод «Теплоход». 75 лет: Очерки истории предприятия.* - Горький, 1985.
- Макаров, И.А. *Карман России.* – Н. Новгород, 2006.
- Макаров, И.А. и Р.М. Буквич. На Дунае тосковал по Волге..., Сборник *Сербские научные исследования 2012*, Экон-информ, Москва, 2013, с. 309–315.
- Подгорнова Т. У излуцины Дуная. 2011.
http://www.biabor.ru/index.php/tematic/tmmisc/index.php?option=com_content&view=article&id=1032:2011-06-02-10-01-07&catid=39:2010-06-29-11-16-22&Itemid=62
- Селезнёв Ф. А. «Был полезен своей родине...» (начало предпринимательской деятельности Д. В. Сироткина), *Нижегородская старина*, 2004, № 9.
http://www.pecherskiy.nne.ru/text/publish_other/9.2004.7
- Селезнёв Ф. А. Д.В.Сироткин и Всероссийские съезды старообрядцев в начале XX века, *Отечественная история*, 2005, № 5, С. 78–90.
- Селезнёв Ф. А. Старообрядцы и русская нефть (на примере деятельности Д.В. Сироткина), *Рождение мое за Кудьюмою рекою... (Материалы Третьих Аввакумовских чтений)*. Нижний Новгород : Большемурашкинский Историко-художественный музей, 2010, с. 51–59.
- Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО), ф. 1679, оп.1, д. 374.
- Шубин И.А. *Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения)*, Транспечать НКПС, Москва, 1927.

Rajko Milanović Bukvić¹ and Igor Aleksandrovich Makarov²

¹ *Geographical Institute Jovan Cvijić of the Serbian Academy of Sciences and arts, Belgrade*

e-mail: r.bukvic@mail.ru

² *Journalist of the Gayete «Sarovskaya pustyn», Sarov*

e-mail: makarov61@list.ru

DMITRY SIROTKIN – THE FOUNDER OF NAVIGATION AND SHIPBUILDING IN SERBIA

Abstract. The paper is addressed to one of the most famous man of Nizhny Novgorod at the end of XX and the beginning of XXI century, Dmitry Vasilevich Sirotkin, the last pre-revolutionary mayor of this city. The famous shipmanufacturer at Volga, later emigrant in Belgrade, he linked with his wonderful faith two great rivers, two cities and two nations. At the beginning of 1920s he came in Belgrade, became then the founder of inland navigation and shipbuilding in Serbia (on Danube). At this manner, Sirotkin's personality and activity linked not only two brother's cities – Nizhny Novgorod and Belgrade, but also two brother's nations – Russians and Serbs, made with this the challenge to the next generations – highlight his not yet enough investigated life and activity. Particularly important is the second part of his life, that he was lived in capital of Serbia and Yugoslavia, that general not enough famous is, because he has not received enough recognitions in his second homeland.

Key Words. Volga, Danube, Nizhny Novgorod, Belgrade, Sirotkin, Shukhov, shipmanufacturer, navigation