



Департамент культуры Администрации города Тюмени
Муниципальное автономное учреждение культуры города Тюмени

Централизованная городская
библиотечная система



Теплоход «Тюмень»
Фото С.М. Прокудина-Горского. Тюмень. 1912 г.

река История - история Реки

Тюмень никогда не была столицей. Ни Сибири, ни даже Западной Сибири. Её часто называют воротами в Сибирь. И это абсолютная правда. Но, разумеется, не вся. Тюмень на самом деле - *мать городов сибирских* и в каком-то смысле - *мать Сибири*, потому что именно от неё *быть пошла русская сибирская земля*, а ещё потому, что в каждом сибиряке, из тех, чьи предки пришли сюда через Урал, осталась хоть какая-то её крупинка, поскольку пришли они через Тюмень. Они тут точно были. Земледельцы и первопроходцы, ссыльные и путешественники, переселенцы, учёные и писатели - тысячи тысяч вольных и подневольных - все прошли через Тюмень. Мимо неё пройти нельзя.

Сайт: citylib-tyumen.ru



#БиблиотекиТюмени



Панорама Тюмени.
Фото С.К. Равенского. Начало 1890-х гг.
Музейный комплекс имени И.Я. Славцова ГАУК ТО «ТМПО»

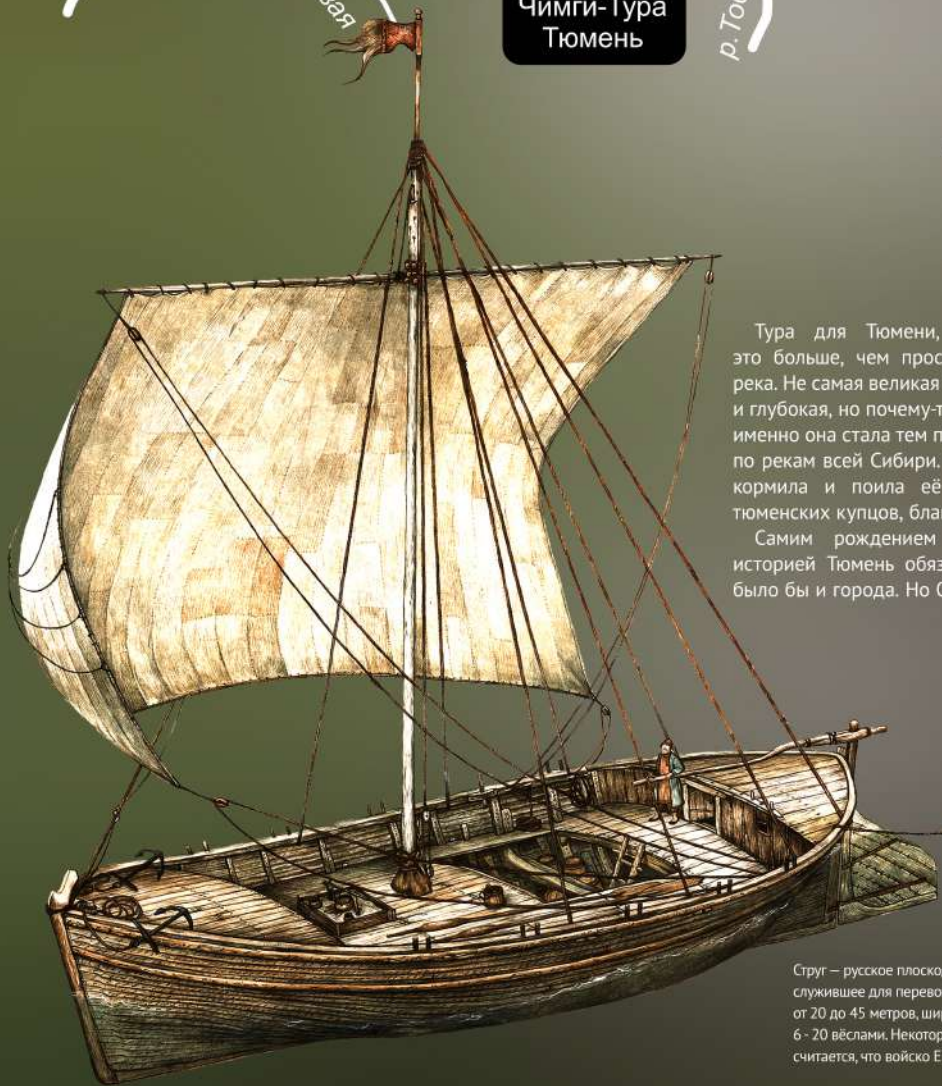
Место, на котором стоит Тюмень, можно сравнить со средокрестием, а можно с сердцем, от которого, как кровеносные сосуды, расходятся пути-дороги. И обратно сходятся здесь. Речные и сухопутные, со временем – железнодорожные, автомобильные, воздушные. Так было с глубокой древности. Эта земля всегда обладала необычайным магнетизмом, какой-то сверхъестественной притягательностью. *«Редко какое место красотой сему подобно»*, – написал в XVIII веке про Тюмень историк Г. Миллер. Многие потом записали что-то похожее. Ещё больше тех, кто так же подумал, жаль, что не написал... Но ведь не только в красоте и удобстве дело. Мало ли по течению Туры высоких берегов и живописнейших пейзажей, а города строились не везде. На этом месте город просто не мог не возникнуть. Оно будто предопределено для этого свыше. Кажется даже, что не воеводы-основатели выбрали его, а само Место выбрало их. Они просто услышали его зов, тот самый, что и тысячи лет назад звал, побуждал вождей разных племён и народов не проезжать мимо, а здесь устраивать и обустраивать свой Дом.

Первый русский город в Азии стоит теперь посреди России, в её середине. На самом краю Сибири. Отсюда она, Сибирь, начинается...





Карта походов Ермака в Сибирь

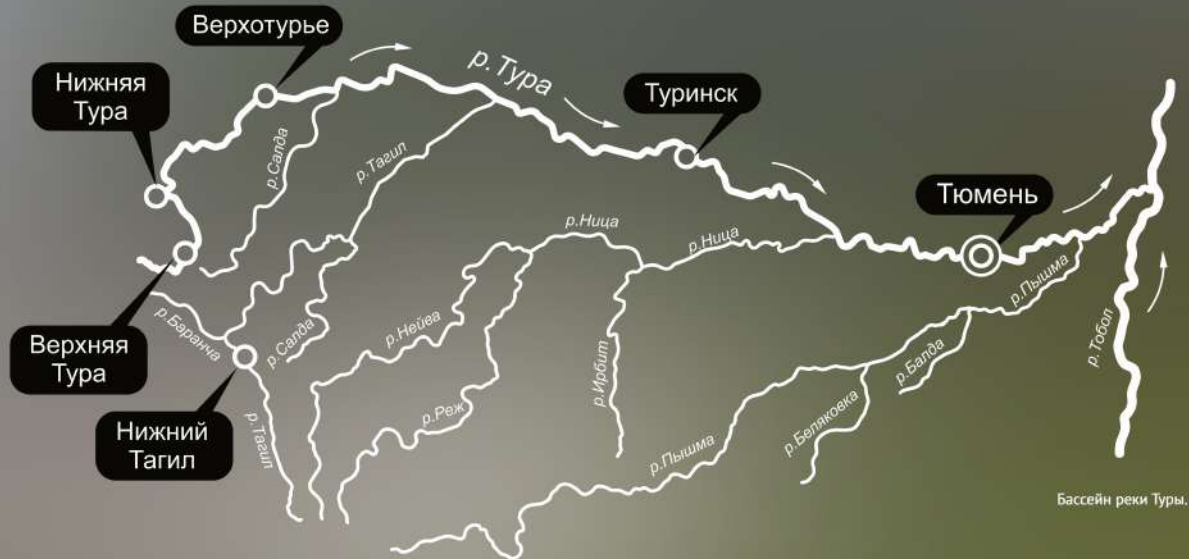


Тура для Тюмени, пожалуй, и для Сибири, – это больше, чем просто водоём, больше, чем просто река. Не самая великая и полноводная, не самая широкая и глубокая, но почему-то так распорядилась История, что именно она стала тем путём, которым началось плавание по рекам всей Сибири. Именно она дала Тюмени жизнь, кормила и поила её жителей, создавала богатства тюменских купцов, благополучие и процветание города.

Самим рождением и всей своей последующей историей Тюмень обязана Туре. Не было бы Реки, не было бы и города. Но Она есть.

Струг – русское плоскодонное парусно-гребное судно XI - XVIII веков, служившее для перевозки людей и грузов. Длина его составляла от 20 до 45 метров, ширина – от 4 до 10 метров, было оборудовано 6 - 20 вёслами. Некоторые струги имели чердак (каюту). Традиционно считается, что войско Ермака прибыло в Сибирь на стругах.





Река Тура берет начало в центральной части восточного склона Уральского хребта, в Свердловской области, а впадает в Тобол в Ярковском районе Тюменской области. Длина реки 1030 км, площадь её бассейна – 80 400 км². На перекатах ширина Туры сужается до 60-70 м, а глубина не превышает 1,3-2,0 м. На плесах она достигает ширины 150-200 м и до 14 м в глубину. В русле реки имеются омуты до 30 метров глубиной.

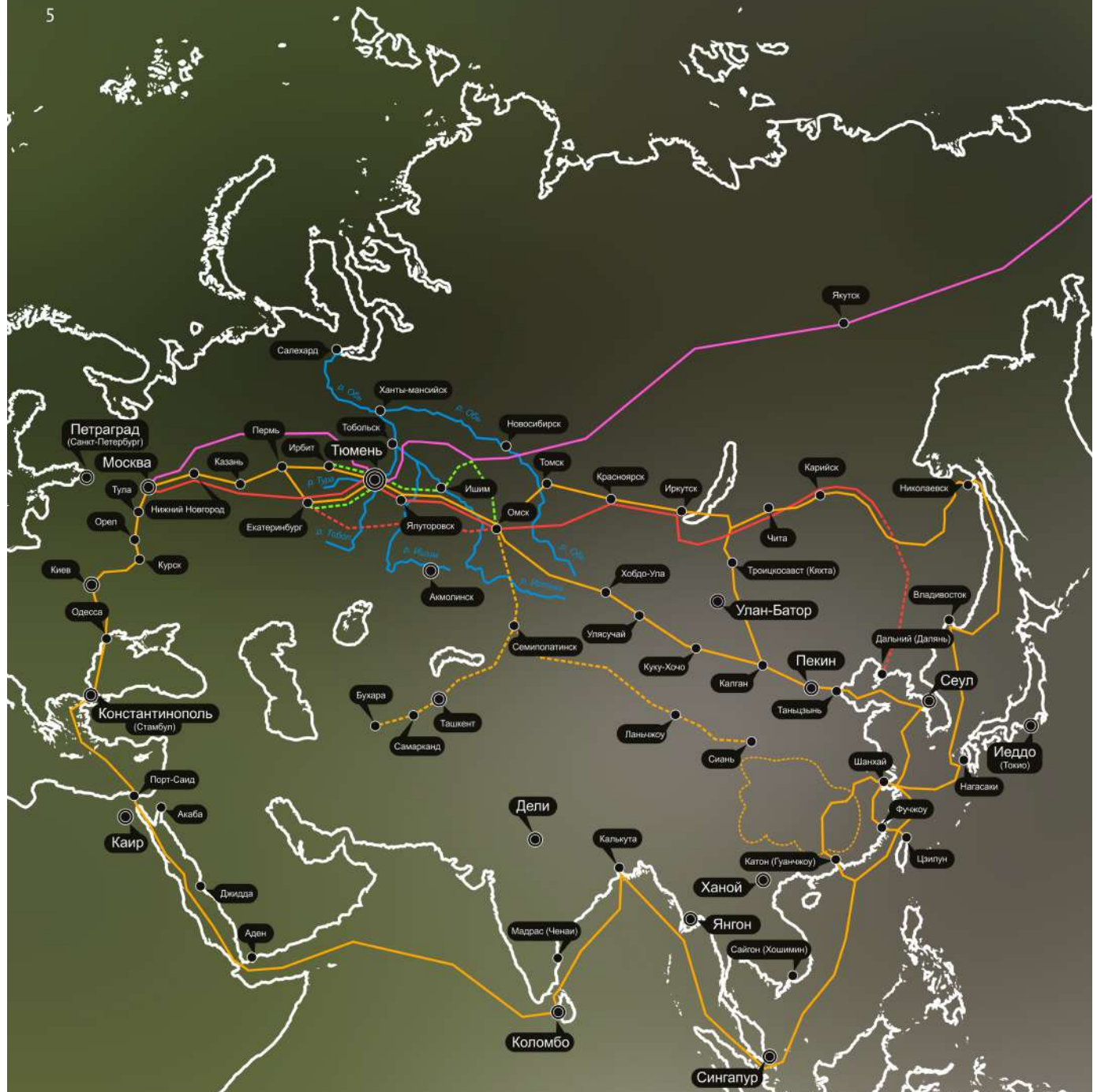
Тура была первой дорогой за Урал, она привела сюда покорителей Сибири и первых поселенцев. Тихая, неспешная, неторопливая и даже, на первый взгляд, ленивая, она всегда была великой труженицей. Ежегодно Тура перевозила сотни тысяч тонн самых разных грузов. На её берегах работали знаменитые судостроительные, кожевенные и деревообрабатывающие заводы. Менялись фамилии собственников и названия предприятий, бушевали революции и войны, приходили новые технологии, но оставалась доблесть и слава тюменских производителей, их роль в процветании края.

С рекой была связана вся жизнь человека во всём её многообразии. Приречную панораму города украшали храмы и дворцы, пакагузы и конторы. Здесь было всё: базары и гостиницы, учебные заведения и парки. При Реке работали и устраивали праздничные гулянья и кулачные бои, сюда шли в ледяную купель Иордани и на стирку белья, здесь разводили огороды и поили лошадей, купались, рыбачили, любовались излучиной Туры и красотами заречных далей.



План Тюмени, 1808 г.
Музейный комплекс имени И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТНПО»





Пути сообщения, проходящие через Тюмень

Бабиновская (Новая Сибирская) дорога была проложена Артемием Бабиновым в 1595-1597 гг., по указу царя Фёдора Иоанновича. Она прошла сквозь прорубленную горную тайгу от Соли Камской до реки Туры. А затем, в 1598-1601 гг., вдоль Туры – до Тюмени. Она была объявлена государственной и единственной дорогой в Сибирь. Все остальные дороги были запрещены.

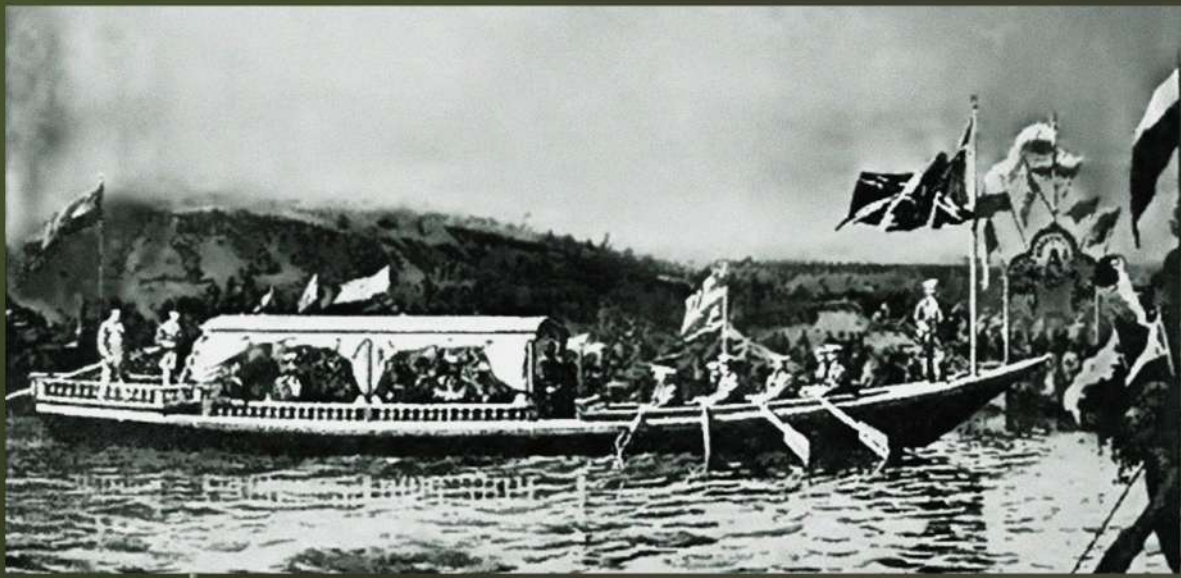
Сибирский (Московский) тракт был проложен в 1830-1840-е гг. В 1745 году по нему разрешили возить лёгкую почту, все основные грузы шли по-прежнему по Бабиновской дороге. Лишь в 1863 году тракт, соединивший Екатеринбург с Тюменью, открыли для общего движения, но прошло ещё 20 лет прежде чем он стал официальной государственной дорогой.

Великая транссибирская магистраль. Железная дорога от Екатеринбурга до Тюмени была построена в 1885 году. Строительство участка от Тюмени до Омска началось летом 1909 года, а регулярное движение по нему открылось 1 ноября 1915 года.

«Великий чайный путь» тоже не обошёл Тюмень. Она была важнейшим транзитным пунктом чайной торговли. Чай везли через Иркутск, Тобольск, Тюмень на Ирбитскую, Макарьевскую, Нижегородскую ярмарки, в Москву, Санкт-Петербург. Тюмень была одним из четырёх городов России (Москва, Одесса, Тюмень и Иркутск), где действовали чарвазесочные фабрики крупнейшей чайной фирмы – Торгово-промышленного товарищества «Преемник А. Губкина Александр Кузнецов и К»

Речная сеть пароводных маршрутов томенских судов по рекам Западной Сибири: Туре, Иртышу, Оби, Ишиму, Тоболу –





Переправа через Туру цесаревича Александра Николаевича. Тюмень. 1837 г.
«Картина, которую датчанин Холгер Розенберг увидел в тюменской мэрии. Датский часовщик Маркуссен, несколько лет уже живший в Тюмени, подарил ему репродукцию с этого полотна»
Rosenberg, Holger. Det nye Støiben. Odense, 1904



Макет дощаника цесаревича Александра Николаевича

Музейный комплекс имени И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТМГО»

31 мая 1837 года цесаревич Александр Николаевич прибыл по Московскому тракту из Екатеринбурга в Тюмень. 1 июня ему предстояло преодолеть реку. Разлив Туры в тот год был на семь с половиной вёрст. Для переправы наследника тюменцы изготовили судно по образцу дощаника, изображенного на гербе города, размером 17 на 3,5 м.

В шлюпке, кроме наследника, поместились 8 человек свиты и 16 человек «перевозчиков» из числа «почётнейших и богатейших тюменских граждан». Царскую лодку решили «сохранять ... как драгоценный памятник». Для неё было построено специальное здание – «музеум».

Спустя три десятилетия два сына Александра II тоже побывали в Тюмени. 27 июля 1868 года Великий князь Владимир Александрович, третий сын императора, посетил «музеум», и оставил на лодке свой автограф.

Четвёртый сын Александра II Великий князь Алексей Александрович прибыл в Тюмень на пароходе из Тобольска 4 июля 1873 года. Его встречали на той самой шлюпке из «музеума».

Приветствуя гостя, городской Голова К.В. Лонгинов сказал: «Ваше Императорское Высочество! Имеем счастье ... просить прибыть в наш город в этой лодке, которая составляет драгоценность для нас. В ней 36 лет назад Ваш царственный родитель изволил переплыть через реку».



Флаг города Тюмени

Дощаник – глоскодонное дощатое речное судно с мачтой, приводилось в движение парусами, вёслами, шестами или при помощи букира. Впервые они появились в Великом Новгороде в XII веке.

С XVII века дощаник стал самым распространённым грузовым судном на западносибирских реках.

Длина – от 6 м до 27 м, ширина – от 2 до 9 м. Осадка без груза – от 0,5 до 3,5 м, с грузом – до 7 м. Грузоподъёмность судна составляла от 8 до 160 тонн. Дощаники Азовского флота Петра I составляли в длину до 15 метров и вмещали до 50 человек.

Как геральдический элемент дощаник присутствует только на флаге и гербе Тюмени.

Дощаник XVI в.
Реконструкция 2010-х гг.
Музейный комплекс имени И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТМГО»





Первый сибирский пароход «Основа», построенный недалеко от Тюмени, в Слободе Туринской.

Первый свой рейс совершил в 1843 году.

Принадлежал родоначальникам сибирского судостроения и судоходства Н.А. Тюфину, Н.Ф. Мясникову, А.Ф. Поклевскому-Козелу

Автор не установлен

Захаров С.Н., Захарова Т.Н. История Туринской слободы. Екатеринбург, 2011

Одним из основоположников сибирского пароходостроения и судоходства был Наум Андреевич Тюфин (1800-1880). Приехав в Тюмень, он построил большую лодку - каюк и начал перевозить грузы по Туре и Тоболу – от Тюмени до Тобольска сплавом, а обратно бурлаками. С 1859 года пароходная компания «Опыт», участником которой был Н.А. Тюфин, первой стала перевозить грузы пароходной тягой на север – до Обской губы, и на юг – до Семипалатинска.

Именно Тюфин и его компаньоны первыми, одновременно с освоением рек, обустроивали и включали в систему общесибирских торговых связей прибрежную зону Иртыша и Оби. К 1870 году Тюфин имел шесть своих собственных пароходов и несколько барж.

Легенда гласит, что то ли в 1836, то ли в 1838 году купец II гильдии Наум Тюфин построил первый в Сибири пароход. Он хотел назвать его «Основатель». Но «монах-богомаз, которому поручили написать краской имя парохода на колесном кружале, не рассчитал, и у него не вошли четыре последние буквы. Получилось «Основа»..., это был несовершенный корабль... Для лучшей «стойчивости» к кожухам колес привязывали бревна-плавники, а по палубе, от одного борта к другому, катали тачку с грузом. Паровая машина сильно пыхла, а из трубы столбом летели искры от дров. Капитанской рубки на «Основе» не было, ... двигался пароход со скоростью пешехода...

Лишь в 1843 году пароход, сменивший владельца, совершил грузовой рейс до Тобольска (397 верст), ведя за собой баржу грузоподъемностью 240 тонн».

Цит. по: История промышленности Новосибирска. Том I



Игра в шахматы. Слева направо: художник М.С. Знаменский, Р.Г. Бострем (?), неизвестный, Е.А. Забороский, Тихомиров, купец Н.А. Тюфин. Тобольск (?). 1866-1867 гг.

Автор не установлен

Захаров С.Н., Захарова Т.Н. История Туринской слободы. Екатеринбург, 2011



Дом Н.А. Тюфина. Тюмень, ул. 25-го Октября, 42

Фото В.А. Чупина. 2000 г.



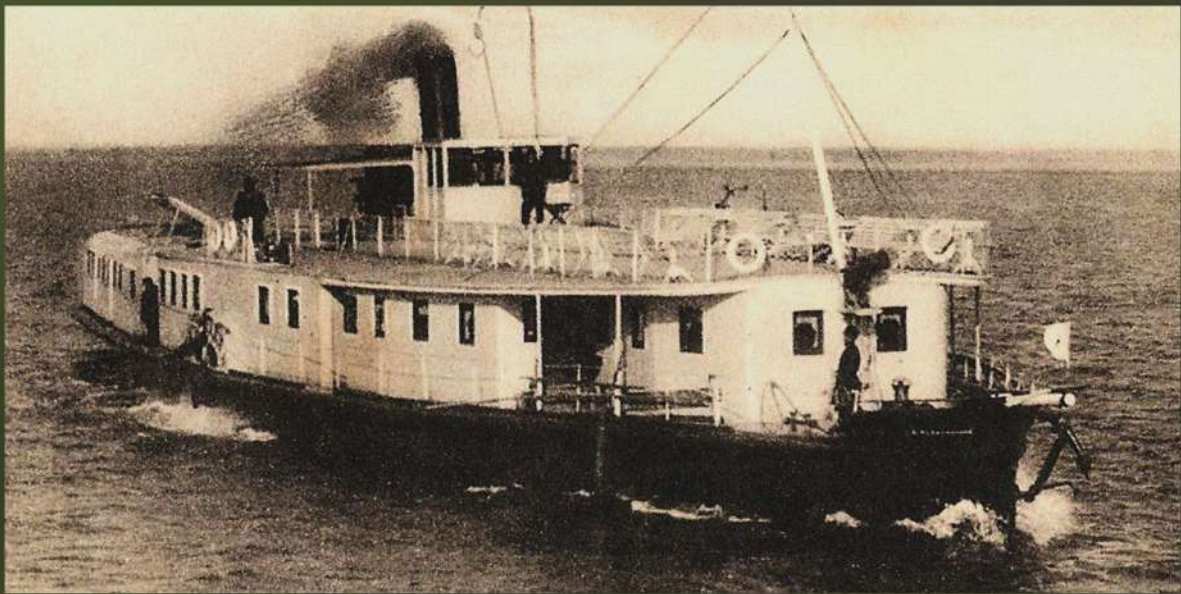


Кухтерин А. Тюменский острог XVI в.



Станков И. Тюмень. Святки





Пароход «Кормилец» (200 л.с.), Начало XX в.
Автор не установлен

«Кормилец» – первый в России пароход с электрическим освещением и паровым штурвалом. Выпущен фирмой «Гуллет (мл.) и Наследники Пирсона» в 1893 году. Принадлежал пароходству Мельниковой Е.И. В августе 1917 года сопровождал пароход «Русь» до Тобольска, перевозил багаж семьи Николая II.



Константин Васильевич Лонгинов, купец I пильдии, с нагрудным знаком городского Головы. 1873 г. Автор не установлен
Музейный комплекс им. И.Я. Слюдовы ГАУК ТО «ТМТО»



Эдуард Робертович Вардроппер (1847-1909) с внуком
Фото Т.К. Огибенина, Начало XX в.
Музейный комплекс им. И.Я. Слюдовы ГАУК ТО «ТМТО»

Вардроппер Э.Р. – один из представителей династии британских подданных, тюменских судостроителей середины XIX – начала XX вв., владелец судостроительного завода в Тюмени, судоверфи, литейного цеха и кузницы, лесопильного и мукомольного заводов в деревне Жиряковой.



Первый в Сибири машино-судостроительный и литейный завод основал в 1860 году британский подданный Гектор Иванович Гуллет. В 1863 году он выпустил в Тюмени пароход «Орел». Завод производил железные баржи и корпуса судов, паровые машины, мукомольные мельницы, лесопильную технику, оборудование для винокуренных заводов и золотых приисков. Несколько его судов на тюменской промышленной выставке 1871 года были отмечены золотыми медалями.

В 1869 году владельцем предприятия стал зять Г.И. Гуллета – купец Константин Васильевич Лонгинов. В 1850-е годы он работал механиком-инженером на уральском заводе тестя, а с 1860 года был техническим директором его тюменского филиала. На заводе работало около 800 рабочих. Став хозяином, он взялся за модернизацию цехов и оборудования. Однако завершить задуманное ему не удалось. 28 декабря 1873 года завод был остановлен, поскольку К.В. Лонгинов не смог расплатиться по кредитам. Начались торги по продаже имущества. К.В. Лонгинову пришлось оставить пост городского Головы, который он занимал с 4 декабря 1872 года.

В 1873-1877 гг., с перерывами, он содержался в тюменской долговой тюрьме. Отлучившись из нее на некоторое время, он тайно уехал в Санкт-Петербург и обратился с жалобой в Сенат. Обвинения были сняты, следствие прекращено. В Тюмень К.В. Лонгинов больше не вернулся.

В 1876 году предприятие перешло к бывшему мастеру завода А.П. Кругляшеву, а затем коммерции советнику А.К. Трапезникову.

В 1893-1895 гг. были построены первые в Сибири пассажирские пароходы «Кормилец» (200 л.с.) и «Любимец», железная плавучая тюрьма на 700 человек, чугунный фонтан для Александровской площади в Тюмени, мукомольная мельница для верфи братьев Вардропперов на р. Тавде и многое другое.

В конце XIX – начале XX вв. в честь основателя завода был построен пароход «Инженер-механик Гуллет».



Кузнецы за ковкой якоря, Начало XX в. Автор не установлен

Якорь – литая или кованая конструкция, предназначенная для удержания плавящегося объекта на месте. Классифицируют якоря по числу рогов и лап. С XVII века в Тюмени ковали якоря двухроговые, во второй половине XIX века, в связи с утяжелением судов, появились якоря четырехроговые.

В раннехристианском искусстве якорь являлся символом надежды. В Послании к евреям (Евр. 6:18-19) Апостол Павел пишет: «...мы, прибегшие взяться за предлежащую надежду, которая для души есть как бы якорь безопасный и крепкий...»

ТЕСТ НА ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ
НАЙДИТЕ 10 ЯКОРЕЙ НА СТАРЫХ ФОТОГРАФИЯХ
С ИЗОБРАЖЕНИЕМ ТЮМЕНСКИХ КОРАБЛЕЙ



Пароход «Иван Игнатов» на Туре. Начало XX в. Автор не установлен



Пассажиры на палубе парохода. Начало XX в. Автор не установлен
Музейный комплекс им. И.Я. Словцова ГАУХ ТО «ТМФТО»

«Кто мог думать четверть века назад, что в Тюмени разовьётся такое пароходное движение, какое существует теперь; что будет проходить товаров по железной дороге в течение года больше 10 миллионов пудов и пассажиров 563 000 человек! Теперь факты красноречиво говорят о необычайном росте движения и пассажиров, и товаров.

В 1843 году был построен один из первых пароходов Поклевским-Козелл. Потом число пароходов увеличивалось так: 1854 – 3 парохода, 1860 – 10, 1870 – 22, 1875 – 32, 1880 – 37, 1885 – 57, 1889 – 64, 1890 – 65, 1891 – 69, 1892 – 90, 1893 – 105».

Н.М. Чукмалдин. 1893 г.

Развитие пароходства и прокладка железной дороги к Туре, преобразили район города «Потаскый». Сюда переместился экономический центр города.

Былая окраина, «застроенная лагунами, в которых ютились самое бедное население», к началу 1990-х годов превратилась в самую оживлённую часть Тюмени, населенную богатыми и respectable горожанами. «...Новые дома настроены, квартиры берутся нарасхват, и недвижимость приносит изрядный доход.

Такую разительную перемену вызвали, с одной стороны, пароходные пристани, у самого Потаскуя и Тычковки расположенные, а с другой – конечный путь железной дороги»

Н.М. Чукмалдин. 1893 г.



Якорь двухрожковый, XVIII в. (?)
Найден в 1970-е гг. в Тюмени на берегу Туры
Из собрания С.Р. Дубинского





Николай Осипович Сергеев
В конце XIX - начале XX вв. - конструктор Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговля поделками - кушачи, гильдии, гласный пародской Думы, соучредитель «Тюменской электрической компании», владелец пеньково-капитного завода.



Василий Осипович Сергеев
В конце XIX - начале XX вв. - конструктор Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли, действительный член Общества вспомогания прикладников.



Иван Николаевич Плотников
Инженер-электротехник, Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли, тюменский «изобретатель» рентгеновского аппарата (1897), Создатель первой в городе электростанции (1903).

«Электротехник И.Н. Плотников ... принимает на себя устройство телефонных линий на дальние расстояния, домашние телефоны по системе без центральной станции, электрозвонки по системе без пожарные известители, известители об открывании ворами дверей, ворот, окон, ящиков и проч.; ... электрические зажигатели, лампочки накаливания, работающие от батарей, аккумуляторы для домашнего освещения, индукционные катушки для опытов Рентгена и трубки Крукса и проч. В мастерской - ремонт электрических, физических и других точных приборов и машин».

Сибирская торговая газета. 1898 г.

Фотографии из альбома «Пароходство по рекам Западной Сибири Т-ва «Курбатов и Игнатов»
Фото И.И. Кадыша. 1898 г.

Музейный комплекс им. И.Л. Соловьева ГАЛК ТО «ТМЮ»



Дом Н.О. Сергеева. Тюмень, ул. Садовая (ныне - Дзержинского, 12). Построен в 1908 г.
Фото В.А. Чулина. 2002 г.



Наличник дома Плотниковых. Тюмень, ул. Новозагородная (ныне - Госпаровская, 29). Начало XX в.
Фото В.А. Чулина. 2006 г.





Буксирные пароходы. Начало XX в.
Автор не установлен



Пароход «Фортуна». Начало XX в.
Автор не установлен

В Тюмени «14 пароходов, из коих многие замечательно хороши. Например, новый железный пароход в 80 сил купца Тюфина работы Гуллета очень хорош, да и лёгок на ходу.

Я на нём делал пробную прогулку по Туре и до 80 судов ..., груза поднимают они примерно на 20 000 000 рублей серебром, т.е. свыше трети всего обычного оборота Ирбитской ярмарки». Большую и самую ценную часть груза составлял в то время чай.

И.И. Завалишин. 1863 г.



Отход парохода «Петроград» на реке Туре. Начало XX в.
Автор не установлен



Набережная реки Туры в районе пристани и железнодорожной станции Пристань Тура.
Начало XX в.
Автор не установлен



Рында - корабельный колокол. Первыми её стали использовать англичане в XV веке. В России она появилась в начале XVIII века.

В рынду бьют для извещения о пожарной тревоге и для подачи сигналов при тумане. 8 ударов в рынду обозначают полдень. Колокол отливали вместе с наименованием корабля. Если судно меняло название, на нём оставляли старый колокол со старым именем. По судовому колоколу можно установить наименование и время закладки корабля.

«Лучшие пароходы, принадлежавшие Товариществу Западно-Сибирского пароходства и торговли: «Иван Игнатов» – пароход американского типа, двухэтажный, электрическое освещение, библиотека, фойе, пианино; рассчитан на 28 мест 1-го класса, 58 мест 2-го класса и 750 мест 3-го класса.

Вновь выстроенный пароход «Товарпар» того же типа, как и «Иван Игнатов». Довольно удобные пароходы «Фортуна» и «Казанец». В целях ожидания отхода и прихода пароходов, на р. Туре, для пассажиров устроена приличная пристань, с залами 1-2-го и 3-го классов.

Торговый дом «М. Плотников и С-я (сыновья)» также обладает значительным количеством пассажирских пароходов, из которых лучшие: «Ростислав», «Андрей Первозванный» и «Мих. Плотников».

Торговый дом «Корнилова И.Н. Н-ки (наследники)» в нынешнем году выстроил в Тюмени большой, американского типа пароход «Отец», предназначенный рейсировать между Тюменью и о. Зайсаном. Все перечисленные пароходы снабжены электрическим освещением. Плата за проезд пассажиров и провоз багажа и грузов у всех фирм одинаковая».

Вся Тюмень. Тюмень, 1910

Тюмень «служит центром торговых операций между Сибирью, Россией и внутренней Азией. В Тюмень доставляются из России гужом все необходимые для жителей Сибири и Азии товары, а из этой последней вывозятся в Россию жировые продукты, невыделанная юфть и чай разных сортов. По этому случаю в Тюмени, особенно в летнее время, собирается до 1000 ямщиков для провоза купеческих кладей и до 5000 упряжных лошадей с телегами. Товар, следующий в Восточную Сибирь и Китай, отправляется из Тюмени на пароходах по Туре, Иртышу, Оби и Томи.

Летом 1877 года построены были на пристани Курбатова и Игнатовых ... Христианином Даль две морские шхуны «Сибирь» и «Обь», вмещавших груза до 500 тонн каждая. Шхуны эти, под управлением его, отправились по Иртышу через Обскую губу и Ледовитое море в Лондон с грузом Сибирского хлеба и других произведений...

Хлеб привозится в Тюмень из Ялуторовского и Курганского округов и почти всегда продается сполна, так что Тюменский хлебный рынок может служить указанием цен для казенных заготовлений.

К. Голодников. 1881 г.





Колокольные мастера Тюмени. Завод Торгового дома «П.И. Гилёва Сыновья», 1913 г.
Автор не установлен



Корабельный колокол линкора «Императрица Мария»,
флагмана Черноморского флота (1916 г.)
Завод «П.И. Гилёва Сыновья», Тюмень, 1907 г.
Музей Черноморского флота (г. Севастополь) – филиал ФГБУ «Центральный военно-морской музей» Минобороны России



Колокольчик поддужный. Фабрика
Поликарпа Гилёва. Тюмень, 1820 г.
Музейный комплекс имени И.И. Спасского ГАХК ТО «ТМЮ»

Тюмень была знаменитым на всю страну центром колокольного литья. Здесь отливали и поддужные колокольчики и многотонные церковные колокола и корабельные рынды. Самой известной тюменской фамилией колокольных мастеров ещё с XVIII века были старообрядцы Гилёвы. В конце XIX – начале XX вв. славу сибирских звонов создавали наиболее яркие её представители: Сергей Григорьевич, Петр Иванович и его сыновья Константин Петрович и Семён Петрович.

В 1905 году колокола Торгового Дома «Пётра Ивановича Гилёва Сыновья» на Всемирной выставке в Брюсселе были отмечены Большой золотой медалью и Золотым крестом короля бельгийцев Леопольда II. Поддужные колокольчики были неотъемлемым атрибутом сухопутной реки – Бабиновской дороги, а затем Московского тракта.



Вокзал железнодорожной станции Пристань Тура.
Фото И.И. Кадыша 1893 г.

В середине XIX века Тюмень превратилась в центр сибирского судостроения. В 1880-1890-е годы она становится и центром хлеботорговли в Западной Сибири. Причинами этого стали бурное развитие парового водного транспорта, большой спрос на сибирский хлеб в 1890-х гг., связанный с неурожаем в хлеботорговых губерниях России и проведение в 1885 году железнодорожной ветки из Екатеринбурга, в результате чего через Тюмень европейская система железных дорог России соединилась с сибирскими речными артериями. Город стал узловым, и железнодорожная станция Пристань Тура превратилась в важнейшую перевалочную базу. Тюменское купечество приобрело известность даже на отдалённых рынках Российской империи и за её пределами.

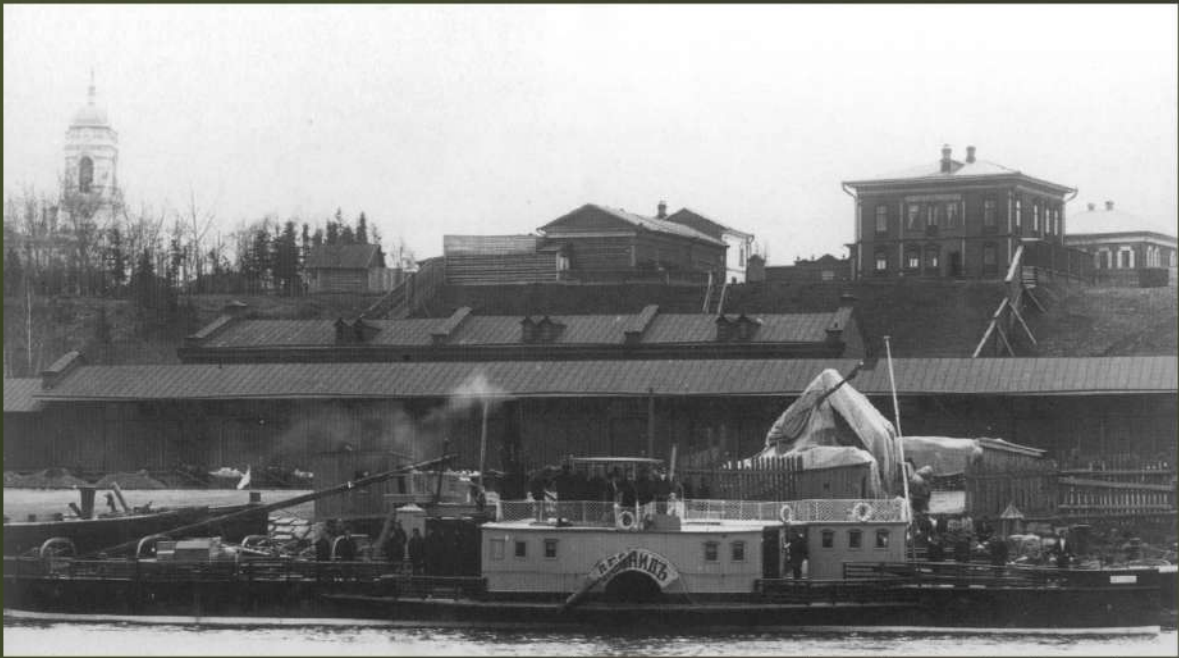
В течение всей зимы и навигационного периода на станцию Тура доставляется по несколько поездов в день, «вереницей» тянутся вагоны с грузами из Европейской России, весь скопившийся за зиму груз, с началом навигации, направляется в Сибирь, в поисках сбыта. Из России в Сибирь привозятся ... фабрикаты и продукты заводской промышленности (мануфактура, галантерея, железо, медь, керосин). Количество этих товаров громадно, так что пароходные фирмы едва успевают во время навигации переправить из Тюмени весь скопившийся груз в Сибирь. Пристань и товарные склады устроены по обоим берегам р. Туры, в навигационное время, вся река бывает запружена барками, с горами различного груза.

С июня в Тюмень начинают приходить пароходы, буксируя за собой огромные баржи с продуктами богатейших Сибири и Туркестана: миллионы пудов хлеба, кожи, жировые товары, шерсть и, вообще, всё, что даёт культура этих «колоний» России.

Особенно заметно большое оживление на товарных пристанях во время Тюменской ярмарки (с 5 июня по 20 июля); сибиряки привозят сюда сырьё (зерно, кожи), разгружают его и меняют всё это на фабрикаты, мануфактуру, продукты кустарной и заводской промышленности, и вот, снова идёт нагрузка пароходов и баржей, но уже не сырьём, а изделиями промышленной Европейской России. Так это идёт из года в год, с прогрессивным ростом оборотов пароходного дела».

А.М. Афромеев. 1909 г.





Контора пароходства, пакагаузы и дом (двухэтажный, вверху справа) Антона Васильевича Колмакова
Автор не установлен



Дом и контора пароходства В.Л. Жернакова. 1909 г.
Автор не установлен



Василий Лаврович Жернаков. Начало XX в.
Автор не установлен



В начале XX века собственные пристани и товарные пакагаузы в Тюмени имели более 15 фирм: Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли - самая крупная фирма, владевшая 26 товарными и пассажирскими пароходами и 100 большими баржами (1909 г), Торговый Дом «М. Плотников и С-я (сыновья)», Русско-Китайское Акционерное общество пароходства и торговли и другие.

Для обслуживания нужд пароходства в бассейне Оби в Тюмени действовала целая флотилия небольших служебных пароходов и землечерпальных машин Министерства путей сообщения.

В Тюмени работали также пароходства «Братья Нобель», «А.В. Вардроппер» (2 буксирных парохода и 11 баржей), «П. Иванов и К», А.В. Колмакова (3 буксирных парохода и 5 баржей), А.И. Текутьева (2 буксирных парохода и 3 баржи), Торгового Дома «Братья Колмаковы» и другие. Самый весомый грузооборот в начале XX века имели Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли (2 800 000 пудов), пароходства Торгового Дома «И.Н. Корнилова Н-ки (наследники)» (1 500 000 пудов), А.В. Колмакова и В.Л. Жернакова (по миллиону пудов), Богословского горнозаводского общества (500 000 пуд.). Грузооборот всех пароходных фирм достигал 15 миллионов пудов.

Степан Васильевич Колмаков, один из основателей пароходства «Братья Колмаковы». Контора пароходства находилась на углу ул. Царской и Базарной площади (ныне ул. Республики, 44 и Первомайская, 14). Конец XIX в.



Дом И.П. Попова. Контора пароходства Богословского горнозаводского общества. Тюмень, угол ул. Успенской и Подаруевской (Семакова, 2). Начало XX в.
Автор не установлен



Дом Г.Г. Иванова и контора пароходства «Г.Г. Иванов и «К»» Тюмень, угол ул. Томской и Ишимской (Орджоникидзе, 6). 2007 г.
Фото В.А. Чулина



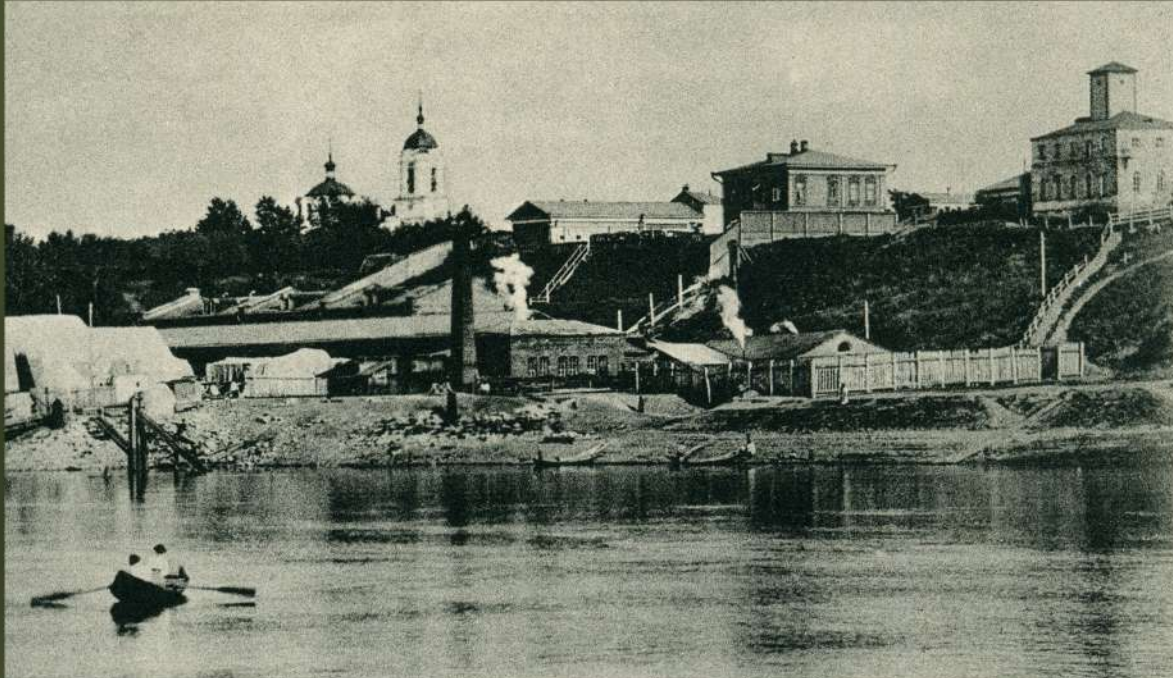


Овешков И. Река Тура



Овешков И. Деревянный мост





Пристань. Внизу: водонасосная станция (в центре) и контора пароходства А.В. Колмакова, вверху: резервуар для воды (справа), дом А.В. Колмакова и Ильинская церковь. Начало XX в. Автор не установлен

Тюмень - Городская водокачка.



Резервуар для воды (слева), дом А.В. Колмакова, Ильинская церковь. Начало XX в. Автор не установлен

«В видах продовольствия жителей водою, а также и для вспомоществования в пожарных случаях в городе устроена купцами Падаруевым, Трусовым и отставным чиновником Поклевским-Козелло водоподъемная машина с шестью бассейнами, наполняемыми водою посредством подземных труб. На первоначальное устройство этой машины употреблено, по сведениям городской управы, до 20000 рублей, в том числе одним Падаруевым пожертвовано было 17000 рублей. Годовое же содержание обходится ныне городскому обществу до 3000 рублей пополняющихся сбором с домовладельцев и водовозов, платящих от 3 до 10 рублей в год за право пользования водою».

К. Голодовиков. 1881 г.

В 1862 году договор на строительство «водоподъемной машины» был заключён с проживавшим в Тюмени британским подданным П.В. Генсом – механиком фирмы Г.И. Гуллета.

Об открытии первого тюменского водопровода 25 июля 1864 года сообщал даже столичный журнал «Современник»: «Машина нагнетает воду из колодца ... в резервуар, установленный в особом каменном здании на горе». Суточная производительность городской водокачки составляла 20 тысяч ведер (на каждого жителя – по полтора ведра).

Вода поступала в дома тюменских купцов, в городскую больницу. На Александровской, главной площади города (ныне пл. Борцов революции) был устроен чугунный бассейн, откуда воду бочками развозили по домам за установленную плату.

Водопровод оборудовали подъёмной машиной, а на высоком берегу (в створе улицы, позднее получившей название Водопроводной) построили здание с резервуаром для хранения воды, откуда она поступала в водопроводную сеть.

Первый, деревянный водопровод действовал до 1915 года. Общегородскую водонапорную башню соорудили в 1914 году на окраине Базарной площади (ныне – ул. Орджоникидзе, 56, корп. 1).

«Тюмень богатый город. В 1892 г. обороты промышленности дали сумму 680504 руб., т.е. почти 50% всей промышленности губернии. Одних капиталов первой гильдии купцов было заявлено 30% по всей губернии ... Во всей Сибири и вероятно Европейской части России Тюмень известна как оживлённый пункт транзитной торговли, столица пароходства обского бассейна, как город населённый и зажиточный».

Всё это совершенно справедливо, хотя менее известно, что ... в ней разрастается одна внешняя чёрная работа цивилизации, торгово-промышленная возня и суета ... Постоянная погоня за рублём, исключительное поклонение ему – вот главное в тюменских купцах ... в погоне за наживой, создаётся равнодушие к пользе ближнего, холодное отношение к просвещению, в стремлении устроить как можно больше свою только личную жизнь, совершенно упуская дела общественной пользы».

П. Головачёв. 1894 г.



Рабочие Жабьинского судостроительного завода И.И. Игнатов. Конец XIX в. Автор не установлен

Музейный комплекс имени И.И. Сибирца ГАХК ТО «ТЮМЕНЬ»





Наплавной мост с приставным плотом для стирки
Начало XX в.
Автор не установлен



Купание у деревянного моста. 1950-е гг.
Автор не установлен
Музейный комплекс имени И.Я. Словова ГАУХ ТО «ТМПО»



Соревнование по бегу на лыжах. 1950-е гг.
Автор не установлен
Музейный комплекс имени И.Я. Словова ГАУХ ТО «ТМПО»



Пляж в Зарече. 1960-е гг.
Фото А.В. Космакова (?)
Музейный комплекс имени И.Я. Словова ГАУХ ТО «ТМПО»

С Рекой была связана вся жизнь человека во всём её многообразии. Приречную панораму города украшали храмы и дворцы, пакагузы и конторы. Здесь было всё: базары и гостиницы, учебные заведения и парки. При Реке работали и устраивали праздничные гулянья и кулачные бои, сюда шли окунуться в ледяную купель Иордани и на стирку белья, здесь разводили огороды и поили лошадей, купались, рыбачили, любовались красотами заречных далей.

С началом зимы, у высокого берега Туры, рядом с наплавным мостом откупщиком на льду ставилась «теплушка»: большой длинный сруб, обшитый досками, с маленькими окошками.

«В теплушке во льду прорублены два ряда длинных щелей-прорубей, настланы возле доски, с которых, обычно стоя на коленях, женщины полощут бельё (...) Летом на этом же месте сразу от моста отведён длинный плот из хороших ровных плах с перилами, здесь стирают и полощут бельё женщины, а мы, ребяташки, прямо с этого плота тут же ныряем, купаемся, а то и прямо с берега – купальня-то ведь на реке всего одна (...) возле реального училища (...) да и не любили ребята в ней купаться...»

А.А. Рылов

«Часто пользуясь близостью реки Туры, мы с самодельными удочками из ниток уходили с утра и до позднего вечера на рыбалку. Обычно удили с берега. Вся наша добыча за день составляла два-три чебака, которая потом шла в пищу кошке».

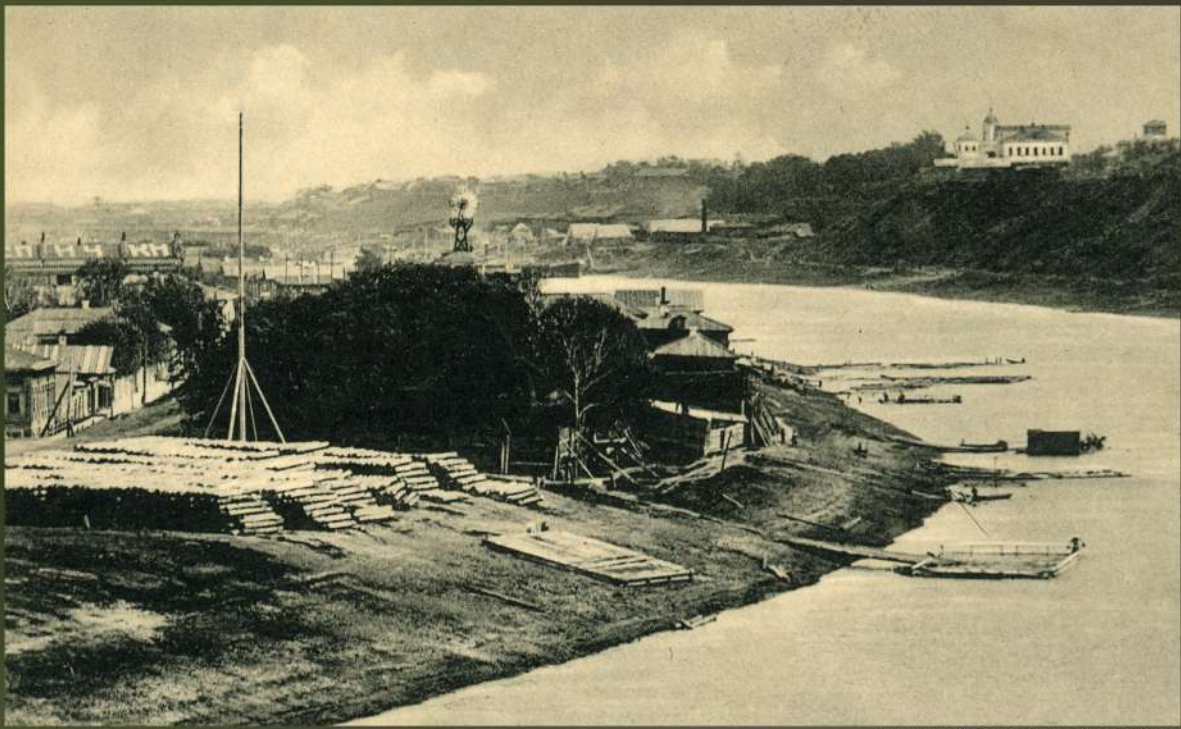
С.И. Карнацевич



Каратанов Д. Кулачный бой.
Этюд. 1917

КБУЖ «Красноярский краевой краеведческий музей»





Спичечная фабрика В.И. Логинова 1910-е гг.
Автор не установлен



Тюменский фанерный комбинат. 1970-е гг.
Автор не установлен
Музейный комплекс имени И.Я. Словцова ГАХК ТО «ТМПО»



Спички фабрики В.И. Логинова 1910-е гг.



Упаковка корпусов для радиоприемников
на тюменском фанерокомбинате. 1955 г.
Автор не установлен
Музейный комплекс имени И.Я. Словцова ГАХК ТО «ТМПО»



Радиоприемник «Ленинградец»
в корпусе из фанеры
1950-е гг.

За рекой Турой в конце XIX века находилось около 70 кожевенных предприятий. Самые крупные из них принадлежали купцам Шуваловым, Решетниковым, Колмогоровым.

В 1906 году на берегу реки была построена спичечная фабрика Василия Ивановича Логинова (позже – фабрика «Пламя», затем – фанерокомбинат).

«Говоря о значении тюменских кожевенных заводов в сфере городской промышленности вообще, нельзя умолчать и о том вреде, какой приносят они местному населению, а также и об упорном уклонении владельцев их от выполнения самых существенных условий гигиены и общежития: почти все кожевенные заводы устроены внутри города по берегам реки Туры, водою которой пользуются все городские обыватели. Едва ли кто поверит, что вымочка кож, при выделке их, и полоскание снятой с них кислой шерсти производится беспрепятственно в этой же самой реке, на глазах, так сказать, всего города».

К. Голодников. 1881

«...кожевенный завод ... (Филимона Степановича Колмогорова) превосходно оборудован, здесь можно видеть множество новейших американских машин. Стоимость сырой кожи составляет пять рублей, дублёная же может стоить от 7,5 до 10. Господин Колмогоров заработал на этой торговле миллионы; бывал в Париже и посетил Всемирную выставку 1878 года ...»

Мы направляемся к берегу Туры: там затеяна в нашу честь рыбная ловля. Вскоре нельмой и стерлядью наполнен уже целый ушат; ... и вот трепещущая икра уже намазана на ломти чёрного хлеба, приправлена щепоточкой соли и стрелками лука и тотчас поедается. На кухне горит огонь: стерлядь режут ломтями, бросают в котёл, и вскоре мы принимаемся пировать. Бульон, приготовленный из свежепойманной рыбы, также превосходен ...»

Близится полночь ... День был утомительный и всем для меня непривычный; но я ничуть о том не жалею: ведь мне довелось наблюдать воочию частную жизнь самого богатого и уважаемого тюменского промышленника. Благодаря его поистине раблезианскому гостеприимству, я имею теперь возможность показать ... эту прелюбопытную сторону сибирской жизни».

Эдмон Котто. 27-30 мая 1881



Тюменский фанерокомбинат
Фото В.А. Чулина. 2002 г.





Наводнение. В правом нижнем углу – Сад клуба приказчиков. Начало XX в.
Автор не установлен



Выкопировка из плана г. Тюмени.
Район Тычковка.
Внизу, справа обозначен Александровский загородный сад
ГБУ ТО «Государственный архив Тюменской области»



Загородный сад. В центре – кедр, посаженный Великим князем Владимиром Александровичем в 1868 г.
Слева – здание садового вокзала, построенное в 1850-е гг. городским головой К.К. Шешуковым
Фото К.Н. Высоцкого. 1868-1871 гг.
Музейный комплекс имени И.Я. Словоца ГАК ТО «ТМПО»



Берег реки Туры.
Фото В.А. Чупина. 2002 г.



Тюмень, ул. Семакова, 1
Фото В.А. Чупина. 2002 г.

Кроме несомненных выгод и удобств, на протяжении всей истории Тюмени Тура была источником тревог и хлопот, которые она доставляла жителям города. Для низкого заречья – это, прежде всего, проблема весеннего наводнения, а для правобережья – постоянно осыпающегося высокого берега.

Попытки воспрепятствовать обрушению берега предпринимались неоднократно. В 1773 г. воеводская канцелярия была обеспокоена тем, что Благовещенская церковь оказалась «при самом крае к реке» всего в 10,8 м от обрыва. Было решено церковь разобрать и построить на новом месте, но на неоднократный призыв собраться и снести церковь никто из тюменцев не пришёл. Идея сноса собора затихла и забылась, храм простоял ещё полтора века.

«Сличая план Тюмени 1888 г. с (планом) 1808 г., оказывается, что за истекшее столетие правый берег Туры, начиная от Благовещенской церкви вниз по реке, обвалился не менее как на семь сажень, так что от береговой улицы, означенной на плане 1808 г., местами остались только следы. Разрушение приостановлено было в некоторых пунктах укреплением берега посредством деревянных срубов, которые видны и теперь в виде стнвиших брёвен. Ещё в сороковых годах (XIX) столетия обвалы берега грозили разрушить монастырскую стену, но смиренному архимандриту Владимиру удалось задержать сокрушающее действие воды самыми немудрыми средствами и притом совершенно случайно. Страстный любитель речных раков, о Владимире пожелал развести их вблизи монастырских стен в русле реки; но так как в этом месте быстрым течением относило их к городу, то он измыслил набросать в реку бутового камня, образовав из него несколько поперечных переборов, за которыми близ берега могли бы укрываться рачки. Это нехитрое и дешёвое сооружение предохраняло от разрушения берег реки и монастырскую стену довольно долго».

И.Я. Словоц

«Начало улиц Ильинской (25-го октября), Серебряковской (Советской), Знаменской (Володарского), Успенской (Хохрякова) из года в год уходит в реку Туру. Против Гостиного двора (...) когда-то был рыбный базар, а сейчас осталась маленькая полоска берега. Нет многих домов и по нынешней Советской улице у берега, нет их и по ул. 25-го Октября (Ильинская), а ещё несколько лет тому назад улица была проезжая. Сейчас большой обвал по Иркутской (Челюскинцев), ... и только кое-как можно пройти пешеходу. Отработанные воды размывают берег».

А.С. Ульбин





Наглавной мост. Слева вдали – Дунькин сад. Начало XX в.
Автор не установлен



Паромная переправа («самолёт»). Начало XX в.
Автор не установлен



Деревянный мост.
Фото С.М. Палкина. 1949 г.

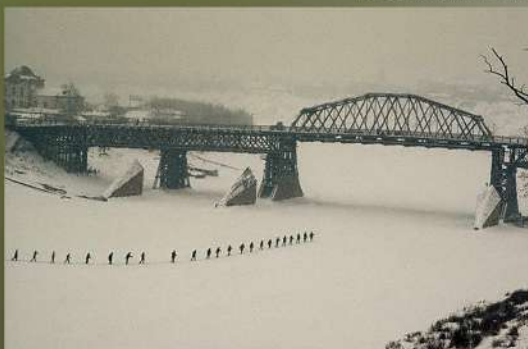
В течение трёх с половиной столетий Тура представляла собой серьезную преграду для жителей города. В XIX веке, чтобы переправиться на левый берег в устье реки Тюменки, устраивался наглавный мост. В осенний ледостав и весенний ледоход сообщение между берегами прерывалось на несколько недель. Летом мост ежедневно разводили для проходящих судов и сплава леса из Верхотурья. Весной, в разлив, когда мост не выдерживал напора воды, его совсем снимали. Люди и конный транспорт переправлялись на больших лодках, похожих на небольшую баржу, или настил на паре лодок, огороженный перилами.

«... заранее при сооружении переправы чуть не за версту от моста, далеко за монастырём, опускали на дно якоря, к ним привязывали бочки. Таких бочек с якорями на протяжении от монастыря до переправы было штук 5-6, от бочки к бочке протянут канат, и от последней бочки, ближайшей к переправе, канат привязывался к парому. Бочки были почти неподвижны, на них были установлены фонари, по ночам зажигались огни».

А.А. Рылов

«Такое судно течением воды и управлением килевого пера, описывая дугу, движется от одного берега к другому, люди управляют только рулём и причаливают, и отчаливают его к пристаням обоих берегов. На самолёт помещается и перевозится за один раз до десяти телег и экипажей и до сотни человек пешеходов».

Н.М. Чукмалдин



Мост через реку Туру в Тюмени. Урок физкультуры на лыжах
Фото Д. Конгера. 1966-1975 гг.

Из книги: Мандалуит Б., Конгер Д. Путешествие по России: Советский Союз сегодня, США, 1977

Работы по возведению стационарного деревянного моста начались лишь в 1923 году. В основание моста было забито 138 свай, заготовлено 100 тысяч кубометров древесины. Строительство в основном завершилось в 1925 году. Мост имел пять русловых опор, для пропуска речных судов в центре были предназначены два пролета, над которыми для прочности конструкции возведена общая деревянная арка.

В 1950-1960 гг. мост пережил несколько пожаров и реконструкций. После постройки в 1961 году нового металлического моста в створе ул. Челюскинцев, старый мост стал играть второстепенную роль. 8 июля 1982 года центральный пролет его сорвался с опор и упал в воду, после чего восстанавливать мост не стали.

Недалеко от моста, где был первый деревянный мост, вниз по течению в 1987 году был построен пешеходный вантовый мост, получивший в 2003 году название «Мост влюблённых».





Торпедный катер 123-бис «Комсомолец», спроектированный в Тюмени в начале 1940-х гг.



Буксир колесный «И. Кулибин». Произведён на Тюменском судостроительном заводе 30.05.1952 г.
Автор не установлен
Музейный комплекс им. И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТМЮ»



Буксир-толкан РТ-601 (проект 1741А).
Произведён на Тюменском судостроительном заводе не ранее 1972 г.
Автор не установлен
Музейный комплекс им. И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТМЮ»



Моторная лодка с веслами.
Произведена на Тюменском судостроительном заводе. 1980-е гг.
Музейный комплекс им. И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТМЮ»

Тюменская судостроительная верфь в конце 1920-х - 1930-е годы была одним из самых крупных судостроительных предприятий Западной Сибири, она выпускала буксирные пароходы, теплоходы, баржи. В начале Великой Отечественной войны судостроители Тюмени разместили в своих цехах оборудование заводов из Ленинграда, Москвы, Керчи, Херсона, Рыбинска и Зеленодольска. Объединённое предприятие (завод № 639 НКСП) производило торпедные катера, их в СССР выпускал только завод в Тюмени.

В 1941 году на вооружении ВМФ СССР состояло 269 таких катеров. Тюменцы построили и отправили на фронт 165 боевых единиц, в том числе созданный здесь новый торпедный катер 123-бис «Комсомолец», по своим техническим и боевым качествам превосходивший аналоги, выпускаемые в Великобритании и США. Катера, построенные в Тюмени, воевали на Тихом океане, на Чёрном и Балтийском морях, на Дунае и в Заполярье, на Онежском и Ладожском озёрах.

После войны предприятие перешло на выпуск мирной продукции. В 1950-1960-е гг. там строили буксиры, баржи, пассажирские и сухогрузные теплоходы, рефрижераторы, танкеры, пароходы. В 1963 году предприятие стало называться: «Тюменский судостроительный завод» (ТСЗ). В 1964 году, в связи с началом освоения нефтяных и газовых месторождений Тюменской области, ТСЗ начал выпускать нефтеналивные баржи. В 1969 году тюменскими судостроителями была построена первая плавучая электростанция «Северное сияние» мощностью 20 тысяч киловатт. Последняя, шестая станция была спущена на воду в 1983 году. Всего с 1947 года на Тюменском судостроительном заводе было выпущено 2180 различных судов.



Танкер проекта 1754 А. Произведён на Тюменском судостроительном заводе. 1980-е гг.
Автор не установлен
Музейный комплекс им. И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТМЮ»





Плавучая электростанция «Северное сияние-4». Произведена на Тюменском судостроительном заводе. 1975 г. Автор не установлен
Музейный комплекс им. И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТМПО»

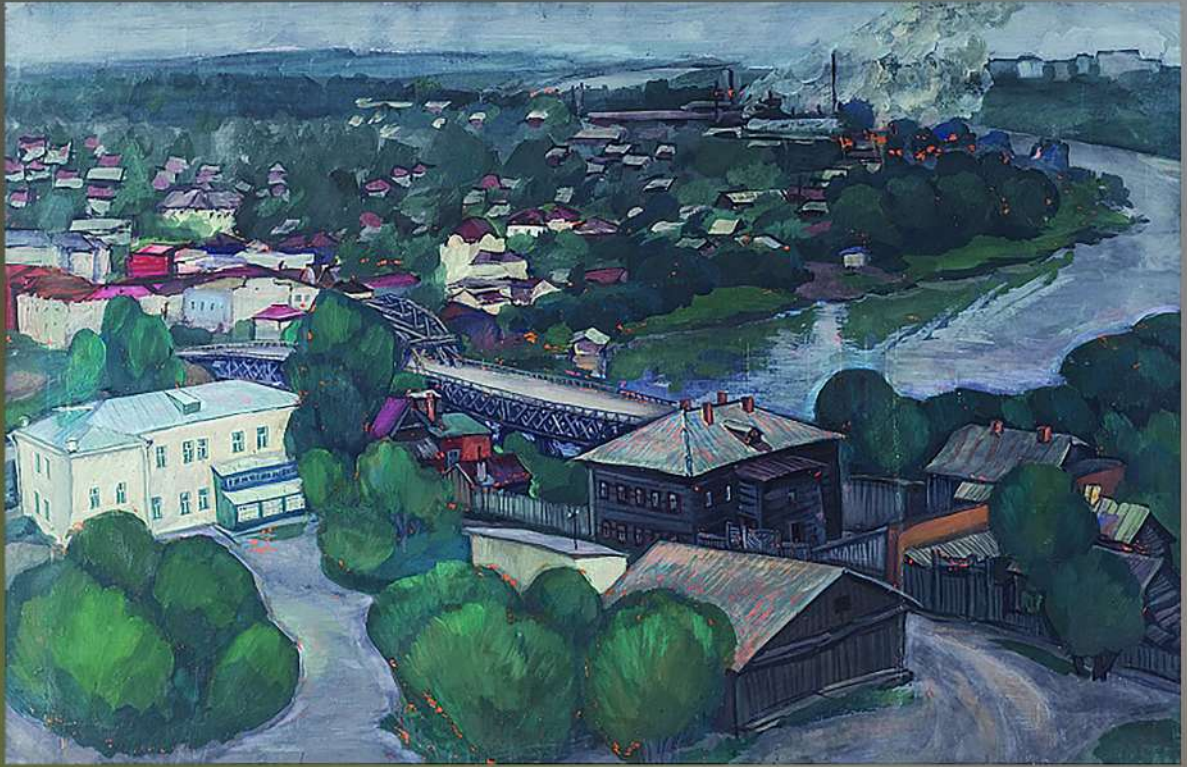


Спуск на воду первого пассажирского теплохода (проект 860). Произведён на Тюменском судостроительном заводе. 22.08.1958 г. Автор не установлен
Музейный комплекс им. И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТМПО»



Прибытие в г. Омск на нефтеперерабатывающий завод первого каравана судов с тюменской нефтью. Произведены на Тюменском судостроительном заводе. Июль 1964 г. Автор не установлен
Музейный комплекс им. И.Я. Словцова ГАУК ТО «ТМПО»





Рыбьяков Ю. Панорама Томени. Заречье

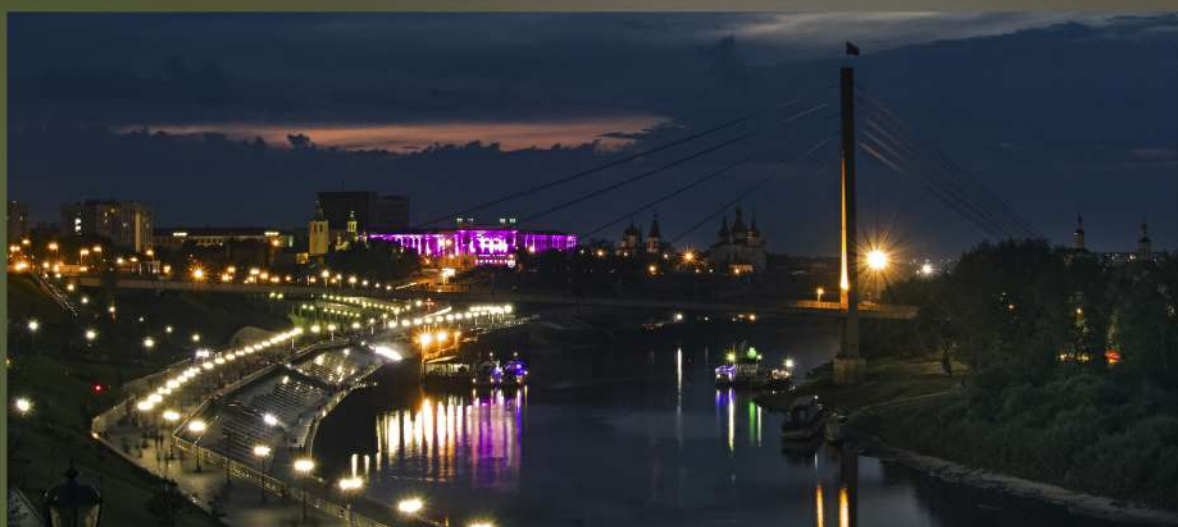


Станков И. Осень на Туре





Набережная
Фото В.А. Чулина. 1990-е г.



Набережная
Фото Д.А. Изосимова. 2016 г.
izosimov72.ru

Источники и литература

- Абукина И.А. Город Томск. Томск, 1998
 Болдырев-Калашин Д.А. Народное искусство в Сибири. Иркутск, 1924
 Болдырев П. Томские замки. Печать народного искусства // Томские губернские ведомости, 1894
 Болдырев К. Томская губерния накануне 300-летней годовщины завоевания Сибири. Тюбальск, 1883
 Златовласкин И. Описание Западной Сибири. Т. 1. М., 1862
 Златовласкин И. Путевые заметки (Тобольская губерния). // Луинь, 2000. №1
 Зварыкин С.П. Ворота в Сибирь. М, 1981
 Колосов-Федоскина Е.М. Архитектурные наследия Томской области. Томск, 2008
 Кольчиха В.Е. Былые сады Сибири. В кн.: Фотографии в Тобольской губернии. Томск, 2004. Кольчиха В.Е. Очерк панорам. Кн. 1, 5. Томск, 2002
 Копылова С.В. Каменное строительство в Сибири. Новосибирск, 1978
 Корсаков В.И. Первые русские города Сибири. М., 1978
 Корсаков В.И. Строительство Томск XVII-XVIII вв. // Ежегодник ТОКМ. Томск, 1963
 Кошкин П.Д. Жизнь на Большой реке: заметки сибирского путешественника. Новосибирск, 2006
 Кубошкин С.Н. Тышкова Сарай. Ретроспектив. Томск, 2002
 Миллер Г.О. История Сибири. Изд. АН СССР. М./Л., 1941. Т.2
 Описание публичной выставки бывшей в городе Томске в 1871 г. Омск, 1872
 Рогова Н.А. «Тур» — реки нечеловек // Томск: образ, душа, судьба. Томск, 2004
 Рылов А. Перебравы и мосты // Луинь, 1999. № 4
 Томский Троицкий монастырь. Тобольск, 1902
 Ульбин З.С. Заемки в Томске (1906-1956 гг.)
 Чуковский Н.М. Мои воспоминания. Томск, 1997
 Чуковский Н.М. Город Томск // Луинь 2001. № 4
 Rosenbergh, Holger. Det nye Sibirien: en skildring af det omkring den Sibiriske jærnbane opliggende fremtidige land, samt af en rejse i Mandschurei. Odense: Miksisk boghandels forlag, 1904. S. 30
 Православный просветитель. № 122, апрель 2021

