

М. А.

Отдѣльные оттиски изъ журнала „РУССКОЕ СУДОХОДСТВО“.

ВОЛЖСКО - КАСПИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО

ВЪ СТАРИНУ.

А. ШТЫЛЬКО.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія Р. Голике, Спасская улица, д. № 17.

1896.

ОТДЕЛЬНЫЕ ОТТИСКИ ИЗЪ ЖУРНАЛА „РУССКОЕ СУДОХОДСТВО“.

ВОЛЖСКО - КАСПИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО

ВЪ СТАРИНУ.

— ◆ —
А. ШТЫЛЬКО.

С.-ПЕТЕРБУРГъ.

Типо-Литографія Р. Голике, Спасская улица, д. № 17.
1896.

Дозволено цензурою С.-Петербурга 17 Января 1896 г.

Содержание.

I.

На Каспій и Волгъ въ древности.

Названія р. Волги и Каспійскаго моря въ разныя времена.
Первые извѣстные намъ мореплаватели каспійскіе. Форма ихъ
судовъ. Древнєе судоходство по Волгѣ. Въ эпоху татарскаго ига.
Послѣ завоеванія Казани и Астрахани. Купеческие караваны судовъ.
Встрѣча ихъ въ городахъ. «Вояжи» англичанъ въ Персію черезъ
Каспійское море. А. Дженкинсонъ (1558 г.). Сообщеніе купца
Котова о морскомъ ходѣ (1623 г.). Однасности пути: мели, раз-
бон, неопытность моряковъ. Казенный бусы. Плаваніе съ конво-
емъ. Персидскія бусы. Описаніе ихъ. Астраханскій «дѣловой
дворъ».

стран.

7

II.

Корабль Герцога Голштинского (1636 г.).

«Фредерикъ»—первый волго-каспійскій корабль. Его устройство.
Размѣры и вооруженіе. Путь «Фредерика» отъ Нижняго до Астра-
хани. Мели и розсыпи. «Телячій бродъ» въ 1636 г. Васильсур-
скій перекатъ. «Овечій бродъ». Въ ожиданіи «Моряны». А. Олеарій
удивленъ невѣжествомъ русскихъ въ мореплаваніи. Гибель «Фре-
дерика». Типы судовъ, время и способы плаванія въ XVII вѣкѣ.

19

III.

Голландцы на Волгѣ.

Корабль «Орелъ». Поводы къ его строенію. Строители и команда. Какъ строили «Орелъ»: распись предметамъ, необходимымъ при строеніи; выборъ лѣса; замедленія въ постройкѣ; вопросъ о «карунѣ»; недостатокъ въ мастерахъ; раздоры строителей; угроза изъ Москвы; зимовка въ с. Дѣдиновѣ. Осмотръ корабля свѣдущимъ астраханцемъ. Капитанъ «Бутлеръ». Наименованіе корабля. Стоимость всей флотиліи и вооруженіе ея. Сожженіе «Орла» шайкой С. Разина.

Состояніе каспійскаго судоходства до Петра I. Путешественникъ Де-Бруинъ (1703 г.) и судно о трехъ руляхъ. 24

IV.

Петръ I и каспійско-волжское судовое дѣло въ его время.

Заботы Петра I о судовомъ дѣлѣ. Описанія моря и составленіе картъ. Совѣты Соймонова. Четырехбугорная пристань. Расчистка розсыпей. А. Волынскій и его взглядъ на судовое дѣло. Доношенія Волынского. Жалобы на отмели въ устьяхъ р. Волги. Казенные грузовые суда. Тарифъ. Развитіе транспортнаго дѣла. Передъ персидскимъ походомъ 1722 г. Пребываніе Императора въ Астрахани. Значеніе похода въ Персію для волжскаго судоходства. Проекты Петра I о соединеніи Волги и Дона. Торговые флаги на судахъ. Новоманерный суда. Упорство судостроителей. Пошлина съ староманерныхъ судовъ. Ссыльныя суда. Привалный судовый сборъ. Пассажирское движеніе на Волгѣ при Петрѣ. 33

V.

1725—1826 г.г.

Ослабленіе власти Россіи на Каспійскомъ морѣ послѣ Петра I. Распаденіе казенной флотиліи. Требованія шаха. Отображеніе част-

ОТРАН.

ныхъ морскихъ судовъ въ казну. Англичанинъ Эльтонъ—виновникъ тревоги. Смерть шаха Надира и убийство Эльтона. Возобновление частного морского судоходства. Сожжение персидскихъ кораблей. Судовая компания 1751 г. Армяне и губернаторъ Н. А. Бекетовъ. Мангышлакская экспедиция. Упадокъ русско-персидской торговли и вмѣстѣ съ нею морского судового промысла. Проекты персидской торговой компании и торговыхъ факторій въ Персіи. Раздоры съ Персіею. Экспедиція гр. Войновича. Мечты объ открытии торгового пути въ Индію. Экспедиція гр. Зубова. Войны съ Персіею 1804—1813 и 1826 г.г.

44

VI.

Коммерческое судоходство по морю въ первой половинѣ нынѣшняго вѣка.

Состояніе коммерческаго флота въ началѣ вѣка. Официальная характеристика его. Каспійскіе судовладѣльцы. Шхуны, бакинки, киржами. Начало строенія морскихъ шхунъ. Несовершенства коммерческаго паруснаго флота. Влияніе персидскихъ войнъ на развитие каспійскаго судоходства. Косность и невѣжество каспійскихъ судовладѣльцевъ

52

VII.

Рѣчное дѣло отъ Екатерины II до начала пароходства.

Мысли Императрицы Екатерины II о конструкціи рѣчныхъ судовъ. Письмо Екатерины II къ Чернышеву. «Тонорныя» суда, борьба съ судовладѣльцами по введенію пильныхъ судовъ. «Затвердѣлость» купцовъ. Парусный ходъ. Машинныя суда-коноводки. Немножко статистики. Ходъ на «рысковыхъ». Цѣны съ пуда груза на протяженіяхъ и смынвыхъ. По Волгѣ въ 1797—1846 г.г. . .

57

VIII.

Еще о мелководье и разбояхъ.

Мелководье—постоянное препятствіе къ правильному развитію судоходства на Волгѣ. Противодѣйствіе мелководью путемъ умень-

шения осадки судовъ. Первый починъ къ промѣру мелкихъ мѣсть и обозначенію ихъ. Атласъ мелей верхней и средней Волги. Знаніе мелководья въ устьяхъ Волги. Догрузные суда и плоты для проводки глубокосидящихъ судовъ чрезъ устьевыя ровыши. Случай съ бригомъ «Ардебиль» въ 1829 г.

Разбои и вредъ ихъ. Мѣры къ искорененію разбоевъ. Казачьи станицы. Жигулевскіе разбои и самарская гардкотная стража. Морскіе разбои въ прошломъ столѣтіи

65

XI.

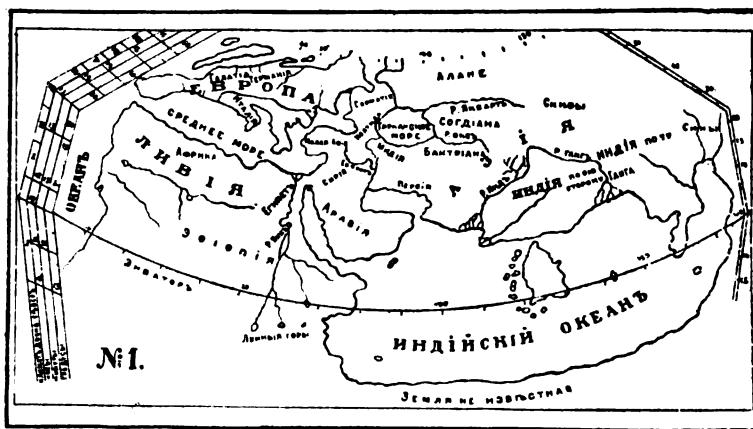
Бурлаки и бурлачество 72

Волжско-каспийское судоходство въ старину.

1.

На Каспіѣ и Волгѣ въ древности.

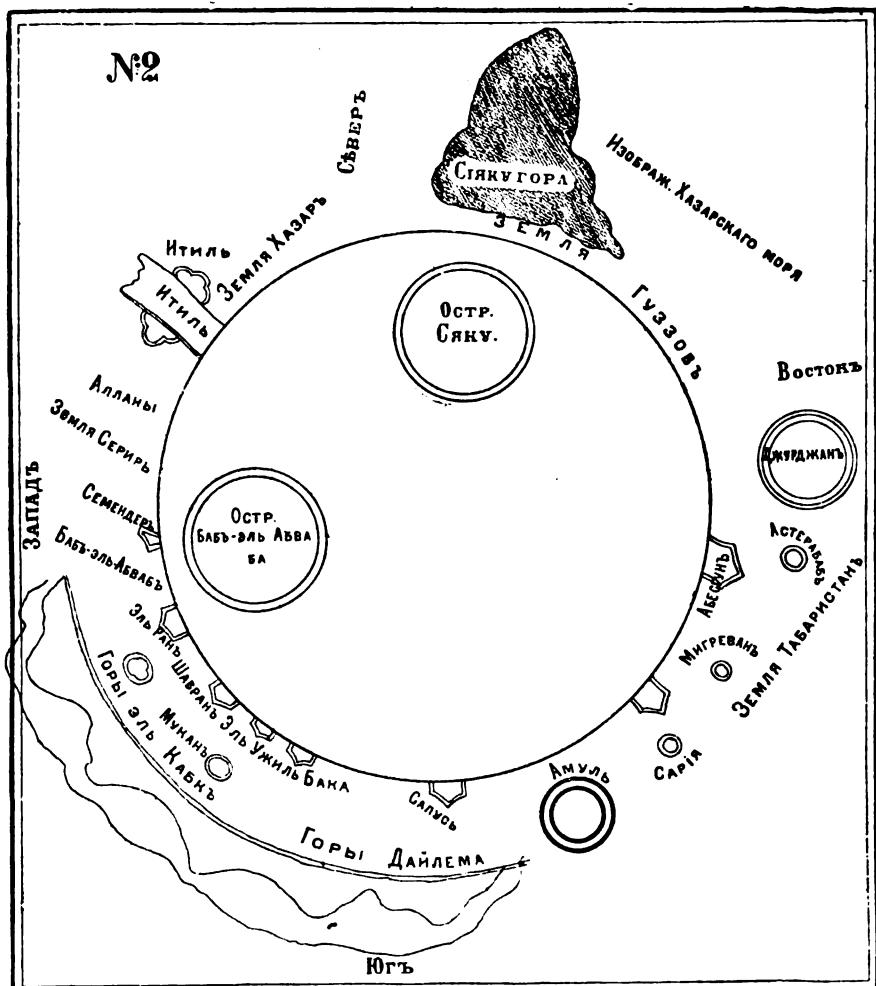
Названія р. Волги и Каспійского моря въ разныя времена.—Первые извѣстные намъ каспійские мореплаватели.—Форма ихъ судовъ.—Древнее судоходство по Волгѣ.—Въ эпоху татарскаго ига.—Послѣ завоеванія Казани и Астрахани.—Купеческие караваны судовъ.—Встрѣча ихъ въ городахъ.—«Вояжи» англичанъ въ Персію, черезъ Каспійское море. Авт. Дженкинсонъ (1558 г.).—Сообщеніе купца Котова «о морскомъ ходѣ» (1623 г.).—Опасность пути: мели, разбои, неопытность моряковъ. Казенные бусы.—Плаваніе съ конвоемъ.—Персидскія бусы.—Описаніе ихъ.—Астраханскій «дѣловoy дворъ».



Каспійське море, по понятіямъ Птоломея—около 160 г. по Р. Х.

„Великая артерія земли русской“, мелющаѧ, будто бы, но все же многоводная Волга звалась въ древности другими, чуждыми намъ именами, подъ которыми не всякий волжанинъ узнаеть свою родную (кор-

милицу-поилицу) Волгу (матушку). Греки, древние предпринимчивые и образованные греки, звали Волгу „Оарою“. Оара для грековъ служила мѣстомъ обогащенія. Позднѣе, уже по Рождествѣ Христовомъ, Волгу именовали рѣкою Ра ¹⁾). Въ первые вѣка по Рождествѣ Христовомъ



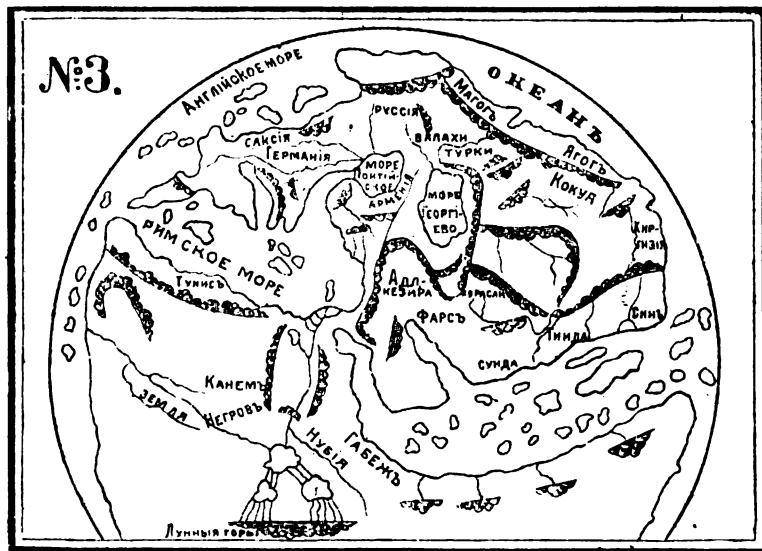
Карта арабскаго ученаго Истахри (903 г.).

имя Ра становится общеупотребительнымъ. Съ образованіемъ на Волгѣ царства Хозарскаго (около VII вѣка) Волга уже зовется „Итиль“, т. е. тѣмъ же именемъ, которое носила столица хазаръ, эта знатная

¹⁾ Птоломей александрийский. Ист. атласъ Твелькмейра вып. II, Спб. 1851 г.

предиѣстница г. Астрахани. Арабскіе ученые, путешественники и географы, навѣщавшіе часто хозарь, употребляли это имя. Они же называли Волгу рѣкою Славоніи. Хозары звали Волгу еще „Юзахъ“. Такъ, по крайней мѣрѣ, пишетъ хозарскій хаканъ (царь) Іосифъ въ своемъ письмѣ къ испанскому еврею, сановнику Ребби Хасдою ¹⁾. У монголовъ имъ Итиль иѣсколько видоизмѣняется: они звали ее „Ателла“ ²⁾. Средневѣковые путешественники называли Волгу различно: и по Геродоту, и по-арабски (т. е. Итиль); случалось, что и передѣливали это имя на „Ердиль“. Византійцы называли „Аталь“. Калмыки зовутъ: „Илжиль“. По-чевемиски „Гуль“.

Итиль, Ердиль, Иджиль, Атель, Ателла, Аталь — очевидно, одно и то же имя, неодинаково произносимое языками различныхъ народовъ. Современное название „Волга“ находится въ тѣсной связи съ именемъ



Карта Араба Идрисси (1100 г.).

народа „булгаровъ“, властовавшихъ продолжительное время въ среднемъ течениіи Волги, въ средніе вѣка, и ихъ городомъ „Булгаръ“ (близъ нынѣшней Казани). По тюркскому произношенію, Волга зовется

¹⁾ Членія въ О. И. и Д. Р. при Моск. Ун. 1847 г. № 6. III «Мат. иностр.» стр. 3—8. Перепечатано въ «Астрах. Лист.» 1890 г. №№ 268 и 269.

²⁾ Родословн. истор. о татар. Абульгази Баадуръ хана. Спб. 1768 г. 2 части.

„Булг“¹⁾). Первоначально имя—Волга—могло быть дано славянами (по-славянски Волога), Влага—вода по преимуществу²⁾.

Синѣ же раздольное море, въ которое Волга, по древнему русскому обычая, „втечеть семью-десятю жерѣлы“, тоже носило другія названія.

Въ сѣдую старину русскіе звали это море подъ именемъ Хвалинскаго, воспѣвая въ своихъ удалихъ пѣсняхъ:

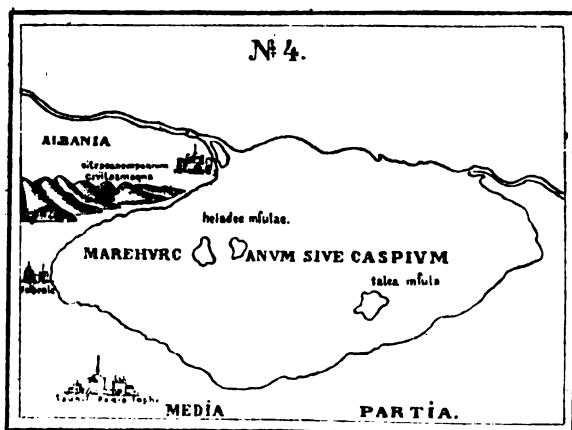
Море, море синее;

Синѣ море Хвалинское...

Имя же Каспій—не было известно русскимъ до Петра Великаго, хотя Европа, съ древнейшихъ временъ, звала далекое и бурное озеро—моремъ Каспійскимъ.

Море Хвалинское въ устахъ древнихъ русскихъ, было и Хвалинскимъ, и Хвалисскимъ и т. д. При хозарахъ—оно было Хозарскимъ; персы звали Каспій—„Кульзумомъ“; китайцы „Сихай“; Зороастръ въ „Зендѣ-Вестѣ“ называлъ Каспійское море—моремъ „Чеклеть-Дасти“; татарское имя „Акъ денгизъ“; по калмыцки: „Кбкѣ-тэнгизъ“³⁾.

Первые мореплаватели по Каспію, которые намъ известны, греки,ѣздили въ торговыхъ цѣляхъ по „злобному и своимъравному морю“ (такимъ его считали въ древности), на шестивесельныхъ судахъ, похожихъ на рыбу. Суда эти были очень длинны, узки съ коры и носа, широки, какъ бы разделены въ серединѣ;



Карта Іовія—изд. 1524 г.

части и обшивка скрѣплены деревянными гвоздями. Вместо руля—длинное,

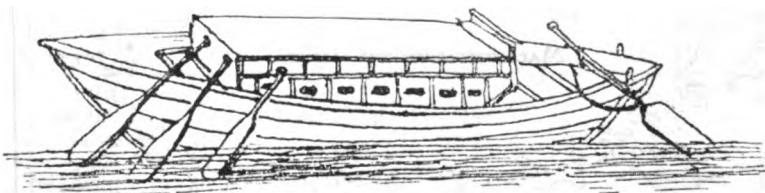
¹⁾ Извѣстія Об—ва Археологіи, исторіи и этнogr. при Имп. Каз. Ун., т. III, 1880—1882 г. изд. 1884 г. «Кто были древніе Булгары» ст. Шестакова. Стр. 63, 65, 67, 69, 71.

²⁾ Длина всего криволинейнаго теченія Волги—3450 верстъ. Волга длиннѣе всѣхъ европейскихъ рекъ и уступаетъ въ этомъ отношеніи только очень немногимъ рекамъ Азіи, Африки и Америки. (Энциклопед. слов. Брокгауз и Ефрона. Спб. 1892 г. т. VII, В.)

³⁾ А. Мюллера. О назв. и геогр. картахъ Касп. моря. Сборникъ трудовъ Член. Петров. Об—ва изслѣд. Астраханского края. Астрахань 1892 г.

прикрепленное по срединѣ корынъ весло. Такое судно поднимало, кроме про-
визи и небольшаго количества товаровъ, до 30 человѣкъ¹⁾). Несо-
мѣнио, что на этихъ же судахъ греки поднимались изъ моря по Волгѣ,
проникая до Балтийскаго моря (съ переволоками) за янтаремъ, который
высоко цѣнился тогда. Во времена владычества въ устьяхъ Волги Хозаръ
(VII—X в.в.), русы владѣли на Волгѣ значительнымъ количествомъ
судовъ и спускались внизъ по Волгѣ, привозя въ г. Итиль свои
товары.

Въ эпоху татарскаго ига, судоходство на Волгѣ приняло еще
болѣе значительные размѣры. Занивъ низовья Волги, татары, на первое
время, конечно, остановили торговое движение по Волгѣ. Но, вотъ,
волненіе и страхъ, вызванные татарскимъ нашествіемъ, улеглись, и та-
тарская столица Сарай, какъ центръ власти, начала стягивать къ себѣ
купцовъ азіатскихъ и русскихъ, и прочихъ путниковъ, привѣзывавшихъ
по разнымъ лѣдамъ въ Сарай изъ русскихъ городовъ. Волга, такимъ
образомъ, оживлялась все болѣе и болѣе, а вмѣстѣ съ тѣмъ росло
торговое значеніе такихъ центровъ какъ Нижній, играющій столь
видную роль въ волжскомъ судоходствѣ. Явились суда многихъ видовъ



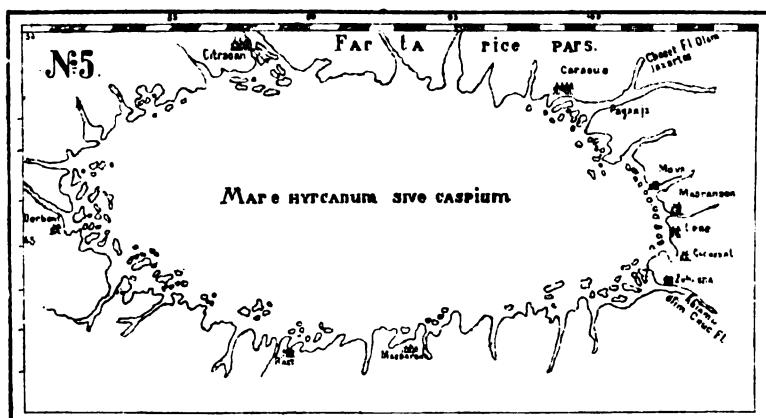
Стругъ XV—XVI вѣковъ.

и наименованій. Въ XV вѣкѣ до Астрахани доходили сверху за солью
и рыбой до 500 судовъ простыхъ, но разнообразныхъ конструкцій:
паузы, карбасы, ладьи, учаны, милюны, бафты, струги. Но плаваніе
ихъ сопряжено было съ постояннымъ опасеніемъ попасть въ руки «уш-
куйниковъ», свободно и дерзко ходившихъ на Волгѣ. Ушкуйни-
чество новгородцевъ и грабежи татарского населенія, расположенного
вдоль берега Волги, тѣмъ болѣе вредили развитію судоходства, что
грабители не довольствовались товарами, но «полонили» людей, кото-
рыхъ и продавали где придется, а чаще всего въ Астрахани и Казани.

Съ завоеваніемъ Казани и Астрахани, вся Волга съ ея богатствами
сдѣлалась нераздѣльнымъ достояніемъ русскихъ; татары ослабли и
подчинились волѣ российскихъ государей; завязывались сношения черезъ

¹⁾ Боголюбовъ. «Ист. Корабля» т. II, стр. 395.

Каспийское море съ Азіей и Кавказомъ. Казалось бы, судоходство должно было начать широко и быстро развиваться. На самомъ же дѣлѣ это развитіе шло чрезвычайно туго. Низовья Волги все еще изобиловали татарами, никогда не ишвши млеченія къ судовому промыслу; русские же, когда шло татарское могущество, не только не поощряли татаръ къ плаванію на судахъ, но старательно отвлекали отъ того. Изъ опасенія грабежей ногайскими ордами русскихъ поселеній и перехода кочевниковъ съ одной стороны берега Волги на другой,—«Волгу стерегли накрѣпко»; даже перевозы не устраивались, за исключениемъ указаний нахъ мѣстъ, находившихся подъ постояннымъ строгимъ наблюденіемъ (¹). Все поволжье находилось, такъ сказать, въ положеніи усиленной охраны; всюду возникали сторожевые пункты и Волга, дѣляясь менѣе пустынной чѣмъ раньше, все-таки не оказывалась достаточно гостепримной. Борьба между русскими и инородцами на Волгѣ

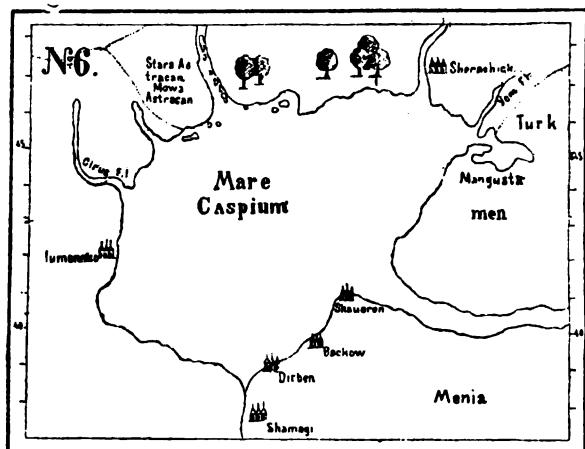


Карта того же времени—начала XVI вѣка.

продолжалась; шайки разбойниковъ увеличивались; въ устьяхъ притоковъ возникали одна за одной крѣпости, для подавленія мятежей, возмущений, разбоевъ. Такимъ образомъ, сравнительно мирное торговое движение, существовавшее на Волгѣ во времена татарского могущества, замѣнилось беспокойнымъ, ненадежнымъ. Увеличившееся число русскихъ поселеній на Волгѣ, сначала, мало способствовало судоходству. Потребности этихъ поселеній носили особый характеръ: нужны были: оружіе, порохъ, свинецъ, ратники, хлѣбъ, соль и очень мало товаровъ.

¹⁾ Перетятковича. Поволжье въ XV и XVI в. в. М. 1877 г. стр. 287. (Член. О-ва ист. и пр. 1846 г. IV. «О станичн. и сторожевой службѣ» И. Д. Вѣляева 21—22 и др.)

И все необходимое доставлялось правительствомъ. Для частной же предпринимчивости, пока, не было простора. Торговля и судоходство на Волгѣ долго, долго еще спустя по завоеваніи Казанскаго и Астраханскаго царствъ оставались рискованными предпріятіями. Купеческие караваны судовъ на Волгѣ считались рѣдкостью и отходъ и приходъ ихъ—въ городахъ, какъ Нижній и Астрахань, являлся цѣлымъ событіемъ въ ихъ жизни (¹). Съ приходомъ каравана городъ оживалъ. Палили изъ пушекъ и народъ осипалъ берегъ. Только въ слѣдующемъ, XVII



Карта Дженкинсона.

вѣкѣ, медленно стало увеличиваться число судовъ, прибывалъ въ количествѣ торговорый людъ и выростала въ городахъ потребность въ товарамъ, привозить которые туда изъ Москвы и Нижняго, а изъ Азіи въ Москву—становилось выгодно; рискъ же въ значительной мѣрѣ умалялся, благодаря заботамъ правительства, охранявшаго сколько возможно интересы путешествующихъ. Для безопаснаго проѣзда давались отряды стрѣльцовъ, которые и сопровождали караваны, а воеводы въ городахъ обязаны были всячески содѣстствовать владѣльцамъ товаровъ и судовъ въ ихъ трудномъ и опасномъ плаваніи по Волгѣ, ея устьямъ и притокамъ (²).

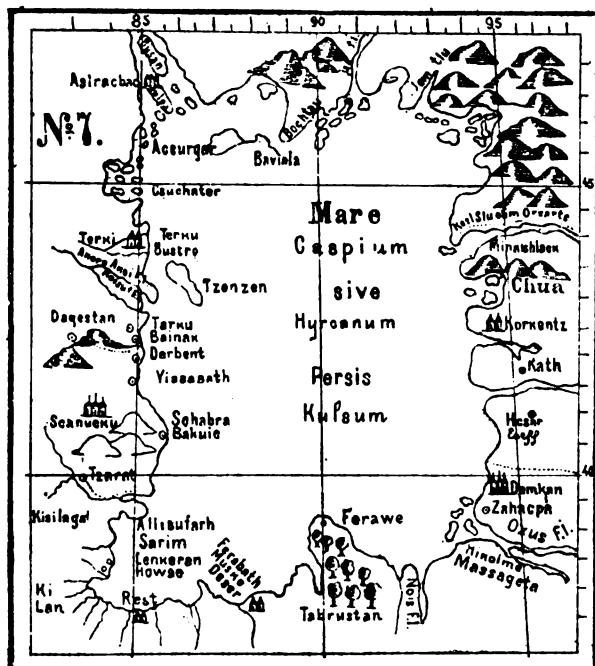
Что же касается морскаго судоходства, то въ его развитіи главнейшую роль играли иностранцы и правительство.

Съ разрѣшенія Иоанна Грознаго, англичане пришли съ торговой миссіею въ Астрахань, а отсюда на морской бусѣ, съ развѣвшиимся

¹⁾ Костомарова монограф. т. XX. стр. 114—118.

²⁾ Чл. въ О. И. и Д. Р. при Моск. Ун. 1884 г. кн. 4 Мат. Иност. стр. 71

на ней флагомъ съ краснымъ крестомъ Св. Георгія, отправились на Мангышлакъ, чтобы оттуда прослѣдовать въ Персію. Надо сказать, что Мангышлакская пристань—была лучшою на всемъ морѣ⁽¹⁾. Съ этого времени, т. е. съ 1558 г., англичане сдѣлали при помощи русскаго царя нѣсколько «волжей» въ Персію, съ товарами, на морскихъ



Карта Олеарій—1636 г.

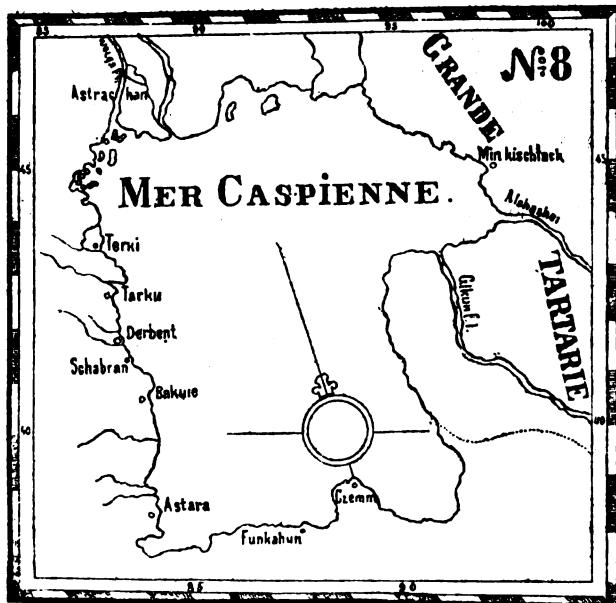
бусахъ⁽²⁾. Вояжи эти сопровождались такими опасностями, стоили такихъ большихъ трудовъ и затратъ, что только чрезвычайная предпримчивость англичанъ, надежды на большія прибыли отъ торговли съ Персією и другими азіатскими странами, и привилегіи, данныя русскимъ царемъ, могли поддерживать смѣльчаковъ въ ихъ настойчивомъ осуществлѣніи проекта проложенія торгового пути изъ Англіи, черезъ Россію, въ Азію.

Опасность плаванія по Волгѣ, въ то время, возрастала съ приближеніемъ къ Астрахани, а отдохнувъ здѣсь и снарядивъ купленное

¹⁾ Олеарій 507.

²⁾ Чт. въ Имп. О. Ист. и др. россійск. 1884 г. кн. 4 Окт. и Декаб. Мат. иностр. стр. 55. Аделунга. Обз. Путеш. по Рос. Ч. I.

судно, англичанамъ приходилось пускаться въ море съ еще большими рисками—и за свои товары, и за свою жизнь. Извилистныя и мелководные устья Волги, разбойничьи ставы, ютившіеся по дорогѣ на буграхъ—заставляли идти къ морю съ напряженнымъ вниманіемъ и осторож-



Карта Делия—1700.

нностью. Джеппинсонъ (1558 г.) свидѣтельствуетъ, что фарватеръ въ устьяхъ Волги былъ мелководнымъ⁽¹⁾, а Барроу говорить, что они попадали на глубину менѣе 3 футъ⁽²⁾. Случалось, что путь ко взморью совершался на стругахъ; тамъ уже стояла заготовленная воеводами, по распоряженію государя, морская буса, которая нагружалась англійскими товарами и отправлялась въ путь⁽³⁾. И этотъ путь, чаще всего, былъ полонъ приключений. Сейчасъ же по выходѣ въ открытое море надо было остерегаться морскихъ разбойниковъ. Бывали случаи, когда происходили между купцами и разбойниками чуть не цѣлья морскія сраженія. 8 мая 1578 г. англичане имѣли битву съ пиратами—казаками, и принуждены были сдать судно съ товарами, выговоривъ себѣ

¹⁾ Морск. Сборн. 1854 г. № 2, 142.

²⁾ Тоже , , , 153.

³⁾ Чт. въ О. И. и Др. Р. 1884 г. кн. 4, 59.

жизнь. Только при содействии воеводы и цѣлой флотилии въ 70 казенныхъ лодокъ съ нѣсколькими стами стрѣльцовъ удалось изловить грабителей и возвратить англичанамъ товары, тысячъ на 30—40 фунтовъ стерлинговъ.

Дальше, въ пути къ Мангышлаку,—тѣ же постоянныя ожиданія разбойничихъ нападеній или шторма. Нападенія тѣмъ болѣе возможныя и случавшіяся, что путь держали всегда близко къ берегу, или къ островамъ, для чего и суда строились плоскодонными; а у береговъ всегда гнѣздились пираты, кочевали инородцы. По разсказамъ купца Котока, бывшаго въ Персіи въ 1623 году, изъ Астрахани бусы шли «черными». При хорошей погодѣ до Низовой⁽¹⁾ пристани шли двое сутокъ, а въ тихую—и недѣлю цѣлую. До Низовой отваживались



Карта Гомана 1729 г.

ходить въ мелкихъ стругахъ. Если въ сильный вѣтеръ прибѣть посуду къ Таркамъ или Дербенту—приходилось много платить откупного,

¹⁾ «Низовая» (Низабадъ), ниже Дербента.

чтобы выпустили оттуда; а прибѣть къ пустому мѣсту — такъ ограбить, а то и убить⁽¹⁾.

Ненадежность судовъ, плохая оснастка ихъ, отсутствіе запасныхъ якорей, въ которыхъ встарину ощущалась особая нужда, и неумѣлая команда дополняли горестныя плаванія по морю. Первому изъ англичанъ мореплавателю по Каспію, А. Дженкинсону и его товарищамъ, при возвращеніи изъ Бухары къ берегу моря, гдѣ ими было оставлено судно, пришлось самимъ вить, изъ остатковъ старыхъ канатовъ, новые, шить паруса изъ бумажныхъ матерій и дѣлать якорь изъ колесъ своей арбы. Только случайный приходъ русскаго судна далъ возможность купить съ него настоящій якорь. Съ такой оснасткой, въ дорогѣ, во время шторма, скоро пришлось потерять якорь и приступить къ устройству новаго — изъ колесъ⁽²⁾.

Въ общемъ, настѣнѣ можетъ поражать теперь пустынность Каспія того времени, недостатокъ въ портахъ и рынкахъ, — а англичанъ это поражало и тогда.

Участіе правительства выражалось въ посыпкѣ къ Мангышлаку два раза, весною и осенью, казенной «бусы» (морское судно), находившейся подъ управлениемъ особаго начальника, которому, какъ нынѣ командиру судна, привадлежала власть хозяина. Онъ провѣрять товары, проѣзжія грамоты пас-сажировъ и т. д. Растро-говавшиесь — купцы возвращались, привозя восточные товары, съ которыми «буса» приставала къ берегу въ Астрахань, не раньше осмотра таможенниками, описи товаровъ и проч.

Бусы ходили и къ западному берегу моря — въ Баку, Дербентъ. На нихъ прибывали въ Астрахань персы. Для перегрузки товаровъ, направлявшихся изъ Персіи къ Астрахани, изъ послѣдней высыпались на взморье паузы⁽³⁾.

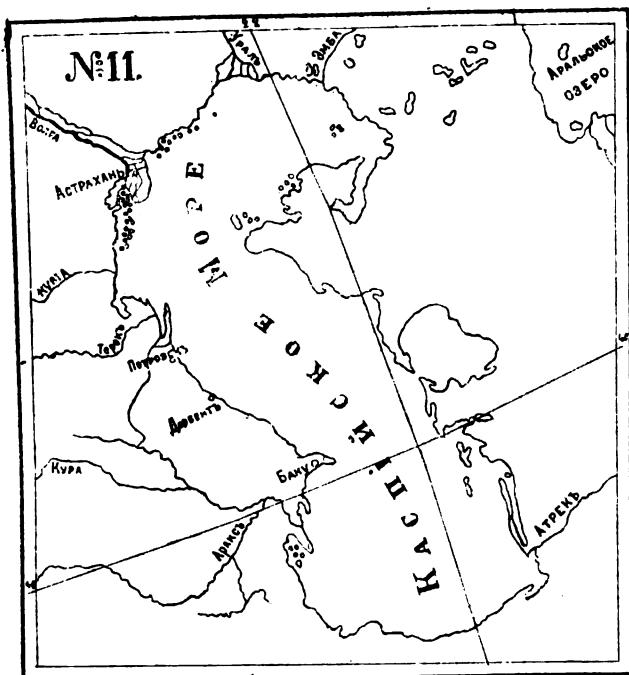


Другая карта Гомана.

¹⁾ Соловьевъ т. IX, 486. ²⁾ Ibidem 54. ³⁾ Костомаровъ 126. А. И. IV, 238.

Приходили и персидскія «бусы». Существовавшій тогда порядокъ обыска заповѣдныхъ товаровъ, допроса, переписи товаровъ, осмотра шаховой грамоты на ввозъ товара, и отбираніе въ казну драгоцѣнныхъ товаровъ съ уплатою ихъ стоимости и, затѣмъ, выправлениe разрѣшенія воеводы на причалъ и выходъ на берегъ—давалъ поводъ къ столькимъ злоупотребленіямъ, что, отчасти, едва ли не этимъ задерживалось развитіе торговли, а съ нею и судоходнаго дѣла.⁽¹⁾.

Персидскія бусы были неуклюжи, малы, высоко поднимались надъ водой, скрѣплялись множествомъ балокъ и тяжелыхъ перекладинъ, имѣли одинъ парусъ, съ которымъ персы и «реить не умѣли»⁽²⁾. На глубинѣ болѣе десяти сажень—ни персы, ни русскіе плавать не отваживались. Типъ же русскихъ бусъ можно представить себѣ изъ сдѣдующихъ строкъ, заключающихся въ одномъ изъ актовъ того времени, т. е. второй половины XVII вѣка. «Три дерева щегольныхъ (мачты) съ кругами деревянными (одно на носу), на носу-же, на водорѣзѣ, не-



Современное изображеніе Каспійскаго моря

¹⁾ А. И. IV, 38—39.

²⁾ А. Олеарій.

рилы рѣшетчатые, подъ перилами левъ рѣзной, крашеной; на носу чердакъ, а на кормѣ два чердака—верхніе, да нижніе... кругомъ чердаковъ, на носу и на кормѣ перилы. Въ кораблѣ двои полати. По сторонамъ 24 цѣпи, съ вектами деревянными. Четыре якоря лапчатыхъ. 22 окошка безъ закрышекъ»⁽¹⁾. Судостроеніе производилось тогда въ Казани и отчасти въ Нижнемъ. Морскія же бусы строили въ Астрахани,—но только до Петра I-го, который учредилъ въ Казани адмиралтейство, гдѣ по преимуществу и сосредоточивалось кораблестроеніе въ продолженіе многихъ десятковъ лѣтъ.

До Петра Великаго, заведенная правительствомъ торговая казеннаѧ каспійская флотилія, вызывала необходимость учрежденія верфи и въ Астрахани. Таковая и была, подъ именемъ «Астраханскаго дѣловаго двора»⁽²⁾, въ которомъ находились и корабельные мастера, и кормильцы. Среди мастеровыхъ были, повидимому, и иностранцы. На одномъ изъ сохранившихся актовъ, относящихся до «Астраханскаго дѣловаго двора», кузнецкий староста Матвѣевъ росписался такъ: *Paska Matwieiew... (одно слово не разборчиво: д. б. старосты) Kuzniec-nye skazal u geka, prylozyl*. Лѣсъ доставлялся изъ Казани.

II.

Корабль герцога Голштинского (1636 г.).

«Фредерикъ»—первый волго-каспійскій корабль.—Его устройство, размѣры, вооруженіе.—Путь «Фредерика» отъ Нижнаго до Астрахани.—Мели и разсыны.—«Телячій бродъ» въ 1636 г.—Въ ожиданіи «Моряны». А. Олеарій удивленъ невѣжествомъ русскихъ въ мореплаваніи.—Гибель «Фредерика».—Типы судовъ, время и способы плаванія въ XVII вѣкѣ.

14 августа 1634 г. прибыло въ Москву посольство герцога шлезвигъ-голштейнского Фридриха, съ цѣлью выхлопотать дозволеніе завести торговлю черезъ Россію съ Персіею и другими странами Азіи. Царь Михаиль Феодоровичъ удовлетворилъ ходатайство голштинцевъ и они получили право плаванія по Волгѣ и Каспію. Къ концу 1635 г. экспедиція голштинцевъ, состоявшая изъ 90 человѣкъ, въ томъ числѣ

¹⁾ Доп. къ Акт. Ист. т. VIII стр. 251.

²⁾ Доп. къ актамъ Истор. изд. Арх. Ком. т. VIII № 60, стр. 246 и слѣдующ.

и Адама Олеарія, оставилъ свои записки объ этомъ путешествіи, была готова. Въ концѣ юня 1636 г. голштинцы отправились изъ Москвы въ Нижній на рѣчныхъ ботахъ. Въ Нижнемъ голштинцы сѣли на корабль «Фредерикъ», выстроенный по приказанію герцога и съ разрѣшеніемъ царя въ Нижнемъ-же. Голштинцамъ позволено было занести десять кораблей, но они ограничились на первый разъ однимъ. На «Фредерикъ» голштинцы отправились внизъ по Волгѣ. Волжскія воды до той поры еще не носили на своихъ могучихъ волнахъ настоящаго корабля. «Фредерикъ» былъ трехмачтовый корабль, длиною въ 120 футъ, снабженный 24 веслами, для одновременного хода, и подъ парусами, и на веслахъ. Онъ былъ вооруженъ каменными пушками и снабженъ большимъ запасомъ свинцу, пороху и оружія на случай нападенія разбойниковъ. Корабль былъ выстроенъ изъ негнущей сосны, русскими плотниками, подъ руководствомъ кораблеводителя М. Кордеса. Въ трюмѣ были каюты. Во избѣженіе опасности сѣсть на мель, «Фредерикъ», имѣлъ незначительную осадку (7 футъ), чтобы, по выраженію А. Олеарія, «можно было плыть по незамѣтнымъ песчанымъ прибоямъ и мелямъ, которыхъ на Волгѣ множество». Для прохода чрезъ перекаты и мелководныя мѣста, корабль снабженъ шлюпкой—паузкой и русскими лоцманомъ, хорошо знающимъ фарватеръ⁽¹⁾.

Едва успѣлъ «Фредерикъ» пройти отъ Нижнаго двѣ версты, какъ сѣль на мель. Потрудившись нѣсколько часовъ, голштинцы снялись, но, какъ оказалось, для того, чтобы снова засесть въ другомъ мѣстѣ; затѣмъ «Фредерикъ» отдалъ такую же дань «Телячemu броду»⁽²⁾, мѣшающему судоходству и по сию пору. Всего, въ первые четыре дня, голштинцы ушли отъ Нижнаго немного болѣе 10 верстъ. Однако, далѣе плаваніе пошло нѣсколько удачнѣе, хотя натыкались и еще не-однократно на мели, песчаныя косы и «карши». Противъ Василь-сурска корабль прошелъ по такому мелководью, что почти касался дна, стучалъ по немъ и, говоритъ Олеарій, скорѣе какъ бы прыгалъ, чѣмъ плылъ⁽³⁾. Близъ Самары былъ «Овечій бродъ», чрезъ который дѣй-ствительно переходили въ бродъ⁽⁴⁾. Въ Казань «Фредерикъ» при-шелъ на 15 день. Не менѣе затруднительно и утомительно было плаваніе и ниже,—особенно же потому, что экипажъ корабля всегда долженъ быть наготовѣ вступить въ борьбу, съ оружіемъ въ рукахъ, съ разбойниками, шайки которыхъ гнѣздились всюду. Случалось, что увидать съ корабля

⁽¹⁾ Подроб. описан. путешест. Голштинск. посольст. въ Москву и Переїсю въ 1633—39 г. г. сост. А. Олеаріемъ. Переводъ Барсова. М. 1870 г. стр. 348.

⁽²⁾ Олеарій называетъ это мѣсто «о. Телячинскій», стр. 404.

⁽³⁾ Олеарій 406.

⁽⁴⁾ Олеарій 432.

всадника па берегу, тревожно посылаютъ на марсъ сторожеваго, наблюдать, нѣтъ ли впереди засады (¹). Наконецъ, 15 сентября 1635 г. «Фредерикъ» салютировалъ изъ всѣхъ пушекъ Астрахани. На астраханцевъ корабль, конечно, произвелъ достодолжное впечатлѣніе своимъ паруснымъ вооруженіемъ и странной на первый взглядъ внѣшностью: высоко приподнятая кома придавала всему кораблю такой видъ, какъ будто онъ готовится вырнуться. 10 октября «Фредерикъ» вышелъ изъ Астрахани къ морю и засѣлъ гдѣ-то на 5-футовой глубинѣ, на взморье. Послѣ долгихъ мытарствъ, перегрузки и утомительной работы на розснняхъ голштинцы дождались «моряны» и вышли въ открытое море (²). Олеарій очень удивлялся, что русскіе лоцманы знали путь очень плохо, въ мореплаваніи ничего не смыслили, о компасѣ и не знали, а тли по сѣверной полярной звѣздѣ.

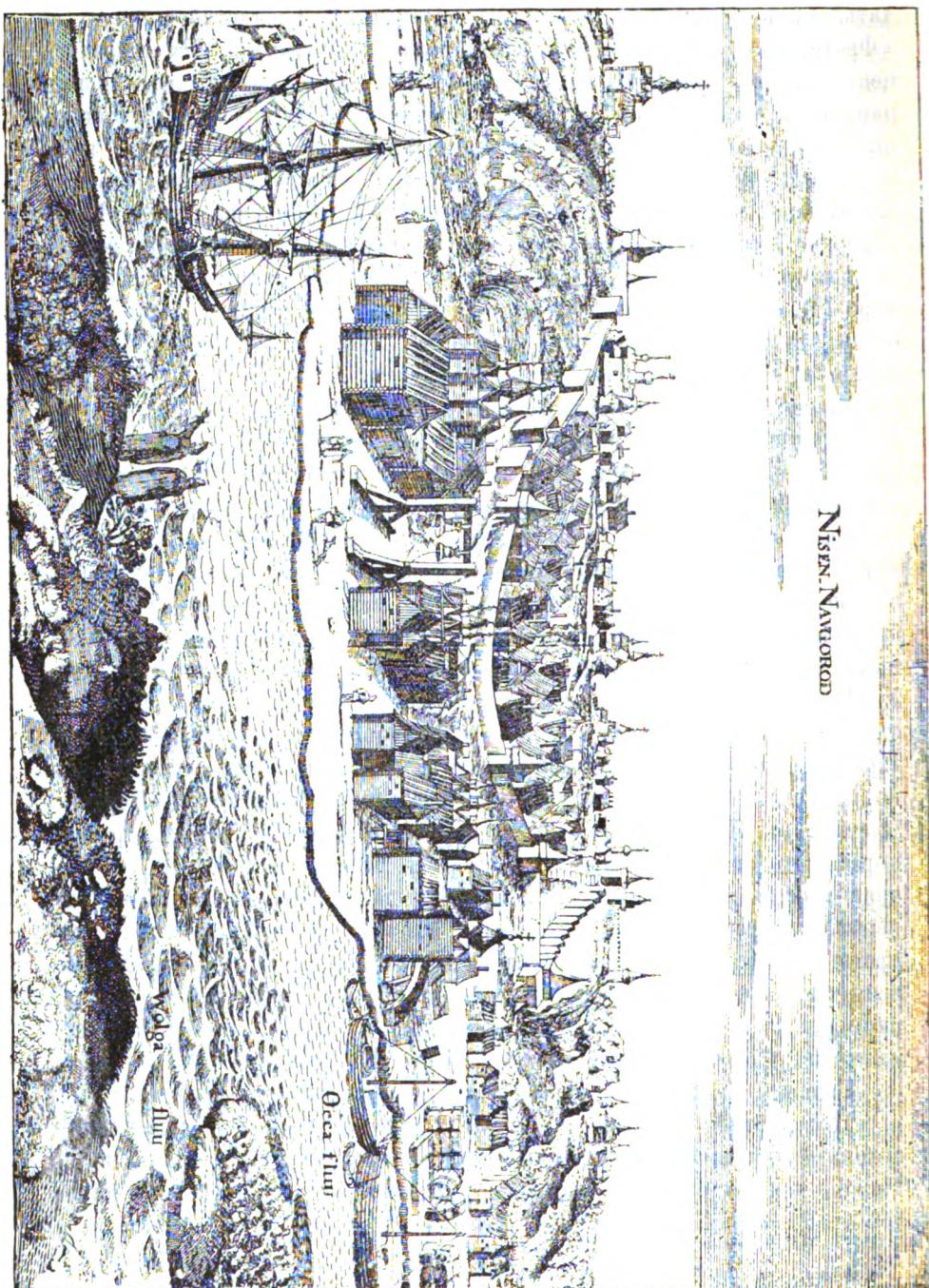
Персы, видѣвшіе корабль, много удивлялись ему, это и понятно: ни русскіе, ни персы подобнаго судна не видѣли. Не сужено было, однако, вернуться въ Астрахань «Фредерику». Застигнутый штормомъ, корабль сначала еще выдерживалъ бурю, но 12 ноября сталъ обезнадеживать голштинцевъ. Подъ ударами волнъ, «Фредерикъ», по выражению Олеарія, гнулся какъ змія и расщелялся въ пазахъ. Внутреннія помѣщенія трещали такъ, что внизу, въ трюмѣ, нельзя было разслышать собственныхъ словъ. Корабль до того наполнился водою, что экипажъ безпрерывно откачивалъ ее насосами и даже кухонными котлами. У Низовой приставы бросили якорь на 4 сажен. глубинѣ и стали стрѣлять. Однако, на берегу не было видно ни одной живой души. Приступили было къ постройкѣ плота, чтобы перебраться на берегъ, но увидѣли туземныя лодки. Г. Брукманъ, посолъ голштинского герцога, вышедши въ Персію, пересѣлъ въ лодку съ цѣнной кладью и, бросивъ корабль съ экипажемъ, уѣхалъ на берегъ. Буря возобновилась, къ отчаянію оставшихся на кораблѣ. Корабль далъ трещины, якорь не выдержалъ, насосы не работали, мачта сломана. Усталые, мокрые, прогрѣвшіе голштинцы рѣшились выброситься на берегъ кораблемъ. Составленъ былъ актъ, на случай оправданія передъ герцогомъ, поставили паруса и съ полнаго хода сѣли на берегу на пескѣ, въ 30 саж. отъ материка. Кораблекрушеніе это произошло 15 ноября 1636 г.

Герцогъ Голштинскій кораблей въ Россіи болѣе не строилъ.

Послѣ этой попытки долго еще караваны простыхъ купеческихъ судовъ—досчаниковъ, насадовъ, кладнушекъ, струговъ—плавали по Волгѣ, какъ и бусы по Каспію, совершая только два рейса въ нави-

¹⁾ Олеарій, 422.

²⁾ Олеарій. 474—475.

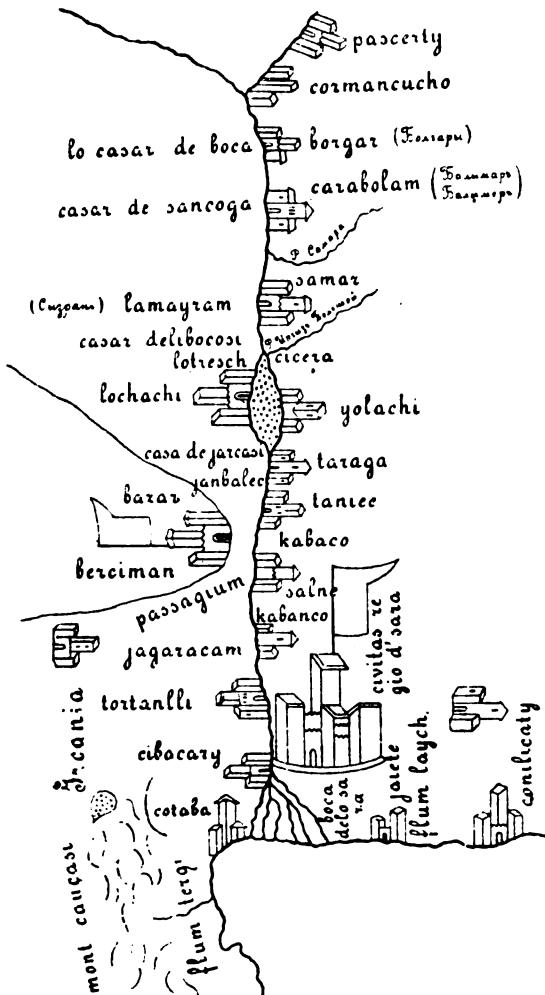


По изображению, находящемуся в описании путешествия А. Олеария 1636—39 гг., именное издание 1896 г.

гацио (весенний и осенний) и сопровождающие ради безопасности отъ разбойниковъ конвоирами стрѣльцами. Въ большинствѣ случаевъ въ авангардѣ рѣчного купеческаго каравана, на передовомъ суднѣ, находился вооруженный отрядъ стрѣльцовъ, орудія и запасъ свинцу и пороху. Рѣже случалось, что стрѣльцы въ отдѣльныхъ стругахъ сопро-

ГЛАЗОМЪРНАЯ КАРТА

Поволжъя отъ впаденія Камы въ Волгу до Каспійскаго моря, составленная въ 1867 году Венеціанцами братьями Пиццагани.



вождали караванъ, состоявшій или изъ сиѣшаныхъ казенныхъ и частныхъ судовъ, или изъ судовъ товарищей купцовъ. Собственно, караваны чи-ще всего имѣли двѣ обязанности: частную — торговую и казенную — служебную. Снаряжали ка-раванъ для отправки по-словъ, служилыхъ людей, оружія, пороха, хлѣба, приказовъ и т. д. Вотъ, тутъ-то, и пристраивались торговцы съ своими то-варами и судами, поль-зясь защитою стрѣль-цовъ, сопровождавшихъ караванъ. Сзади каравана тянулись подчалки, на ко-торые перегружали товары передъ цѣлеводными мѣс-тами. (1) По теченію отъ Нижнаго къ Астрахани караваны шли слишкомъ мѣсяцъ, а вверхъ возвра-щались съ черепашней скоростью, гдѣ на веслахъ, гдѣ бечевой, едва-едва успѣвая прибыть глубокой осенью къ Нижнему. При верховомъ вѣтрѣ ходу не было. Отмели тоже час-

¹⁾ Олеарій. 433.

тенько задерживали суда въ пути. Малая заселенность береговъ Волги, того времени, дурно отзывалась на судоходствѣ. Одиночные суда, т. е. не въ караванѣ, ходили рѣдко, и то казенные, отправлявшіяся по какому-нибудь случаю экстренно, по особой нуждѣ. Такими экстренными случаями были, напримѣръ, посылки изъ Астрахани фруктовъ къ царскому двору, или отправка царскихъ грамотъ и проч. Часто составлялись товарищества; суда разныхъ владѣльцевъ счаливались и тянулись гуськомъ; малыя суда сзади. Изъ числа судовъ большихъ размѣровъ грузовыхъ были насады кладные (менѣе 10 саж.) и самыя большія «дощаники». При нихъ находились полчалки: завозни, паузки и проч. Большия суда сидѣли глубоко, до 12 футовъ, и вмѣщали не болѣе 500 ластовъ⁽¹⁾. Олеарій разсказываетъ, что онъ встрѣтилъ близь Нижнаго плавшій отъ Астрахани большой стругъ, на которомъ было 200 человѣкъ рабочихъ; обязанность ихъ заключалась въ томъ, чтобы при противномъ вѣтре, когда завезутъ въ особой лодкѣ якорь, впередъ на $\frac{1}{4}$ мили, поочередно каждая сотня рабочихъ тянула за веревку и придвигала такимъ образомъ судно впередъ, къ якорю, а тѣмъ временемъ завозился другой якорь⁽²⁾. Вслѣдствіе обилія каршей, якоря эти очень часто теряли въ рѣкѣ, что, въ свою очередь, вредило судоходству. Путешественникамъ рассказывали на Волгѣ, при Олеаріѣ, что въ Волгѣ посѣяна такая бездна якорей, что на стоимость ихъ можно купить цѣлое княжество⁽³⁾.

III.

Голландцы на Волгѣ.

Корабль «Орелъ». — Поводъ къ его строенію. — Строители и команда. — Какъ строили «Орелъ»: роспись предметамъ, необходимымъ при строеніи; выборъ лѣса; замедленія въ постройкѣ; вопросъ о «карувѣ»; недостатокъ въ мастерахъ; раздоры строителей; угроза изъ Москвы; зимовка въ с. Дѣдиновѣ. — Осмотръ корабля свѣдущимъ «астраханцемъ». — Капитанъ Бутлеръ. — Наименованіе корабля. — Стоимость всей флотиліи въ вооруженіе ея. — Сожженіе «Орла» шайкой Стеньки Разина.

Состояніе каспійскаго судоходства до Петра I-го. Путешественникъ Де-Бруинъ (1703 г.) и судно о трехъ руляхъ.

При царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ было обращено особенное вниманіе на торговыя способы съ Персіею черезъ посредство армянъ. Стремленіе

¹⁾ Костомаровъ. Оч. Т. М. Г. 105—106.

²⁾ Олеарій, 405.

³⁾ Ibidem. 412.

къ торговымъ связали съ Персию и остановило правительство на мысли завести значительный каспийский флотъ; въ огражденіе его отъ начальствъ пиратовъ и разбойниковъ, понадобился военный корабль, тѣмъ болѣе, что казачья вольница шалила на Волгѣ чрезвычайно, возрастаючи численно не по дніямъ, а по часамъ, и отваживаясь на отчаянныя „воровскія“ дѣла. Но русскіе не умѣли строить кораблей, почему и былъ посланъ въ Голландію купецъ Фанъ-Сведенъ, съ порученіемъ подыскать необходимыхъ людей для строенія флота и управлениія имъ. Какъ только былъ заключенъ договоръ съ армянами о привозѣ шелку въ Россію, такъ немедленно вышелъ и указъ, отъ 19-го іюня 1667 года: „для посылокъ изъ Астрахани на Хвалынское море дѣлать корабли въ Коломенскомъ уѣздѣ, селѣ Дѣдиновѣ, и то корабельное дѣло вѣдать въ Приказѣ Новгородскіе чети, боярину Осонасію Лаврентьевичу Ордину-Нацокину, да думныхъ діакамъ Гарасиму Дохтурову, да Лукьяну Голосону, да дьяку Ефиму Юрьеву...¹⁾“

Разбойничіи шайки грабили проѣзжихъ, какъ и раньше; а къ тому времени, когда затѣялась постройка корабля, такъ разбои принали уже грандиозные размѣры. Казаки, во главѣ со Стенькою, уже хозяйничали на персидскомъ прибрежье Каспія съ 1668 года.

Ударъ, нанесенный въ эти годы волжскому судоходству и торговли, былъ такъ великъ, что со стороны правительства, въ то время, когда еще оно не имѣло даже полнаго представлѣнія о томъ, чѣмъ грозить ей „понизовая вольница“, потребовались мѣры. Одной изъ нихъ могъ быть хорошо вооруженный корабль.

Какъ мы уже сказали, въ 1666 году иноземецъ, купецъ Иванъ Ивановичъ Фанъ-Сведенъ былъ посланъ въ Голландію, съ порученіемъ доставить оттуда мастеровыхъ для постройки корабля, принадлежности и инструменты для того, а также и команду. Затѣмъ избранъ былъ, жившій въ Москвѣ, на русской службѣ, полковникъ, голландецъ Корнелиусъ Фанъ-Буковенъ, какъ строитель и начальникъ „корабельному заводу“. Выборъ палъ на него потому, что „на Москвѣ иного, никого знающаго не нашлось, а онъ, Полковникъ, на мори многія хаживалъ на корабли, и морской корабельный бой ему въ обычай, и корабельное дѣло и русскій извѣчай знаетъ“...

Фанъ-Сведенъ подыскалъ въ Амстердамѣ слѣдующихъ лицъ и на такихъ условіяхъ: Давыда Ивановича Бутлера — „нанялся на службу на морѣ „Хвалынскомъ“, т. е. Каспійскомъ“ капитаномъ и кормщикомъ генераломъ“. Онъ же обѣщался нанимать годныхъ къ мореплаванію

¹⁾ Доп. къ Актамъ И. изд. Арх. К. Т. V, № 46, стр. 211.

людей, производить закупки необходимаго для корабля въ плаваніи. Бутлеръ рекомендовалъ себя опытнымъ морякомъ, знавшимъ не сколько языковъ, бывшимъ въ Индіи, „разумѣвшимъ“ многіе индійскіе языки, и торги, и изыски индійскіе, и небесное теченіе, и какъ моремъ водится кораблямъ ходить“... Такъ рекомендовалъ его и Фалъ-Сведенъ. Условія найма такія: служить обязаціе 4 года съ марта 1667 г., жалованія въ мѣсяцъ 100 гульденовъ (на русскія деньги 20 руб.

Генеалогія Путешествія Тол. II. Табл. 46. Стор. 361



Изображеніе рукавовъ и устьевъ р. Волги, сост. С. Гмелинъ^{*)}

въ мѣсяцъ). При подписаніи условія выдать „кормовыхъ“ на 6 мѣсяцевъ, изъ которыхъ три мѣсяца зачтутся, а три идутъ иъ подарокъ

^{*)} Изъ описанія путешествія С. Гмелина 1767—69 г.г. Изд. Акад. Наукъ.

его женѣ. Кормовыи деньги будуть выданы сполна черезъ 4 года, когда Бутлеръ вернется въ Амстердамъ. Въ случаѣ если на русской службѣ утонетъ, или будетъ убитъ, то женѣ его русское правительство должно выдать за 12 мѣсяцевъ „кормовыхъ“, кромѣ оставшихся по-житковъ. Въ случаѣ приѣзда къ нему жены—харчи царскіе. При болѣзни Бутлера „чтобы достойно присматривать за нимъ, приставить къ нему доктора. На службѣ царскаго Величества стоять ему вѣрно и водяныи и сухимъ путемъ“. Условіе это заключено въ февралѣ 1667 года¹⁾.

Корабельный строитель Ламберть Яковлевъ Гельть нанять Фанъ-Сведеномъ на условіяхъ: 80 гульд. въ мѣсяцъ (русскихъ 16 рублей).

Вилимъ Фанъ де-Стрекъ кормчій и плотникъ нанять для судостроенія въ Астрахани, съ своими товарищами, жалованья ему 65 гульденовъ въ мѣсяцъ (13 руб. русскими), да женѣ подарокъ въ 30 гульденовъ; впередъ выдать Стреку 195 гульденовъ; харчи и другіе расходы казенные.

Тимофею Стреку, коричему, 36 гульденовъ въ мѣсяцъ и проч., также какъ и другимъ (на русскія деньги 7 руб. 6 алт. 4 деньги въ мѣсяцъ).

Кромѣ того наняты: матросы, парусные мастера и проч. Въ числѣ послѣднихъ находился и Іоганъ Струйсь, извѣстный впослѣдствіи своимъ записками о Россіи вообще и о путешествіи на первомъ русскомъ кораблѣ, о событияхъ въ его время въ Астрахани, въ частности²⁾.

Наиболѣе важныи вещи въ кораблестроеніи, а именно инструменты, были приобрѣтены за границею за 283 гульдена. Бутлеръ же привезъ съ собою карту Каспійскаго моря, „астрономическое кольцо“, для измѣрения высоты солнца, и „корабельного строю письмо“, пѣчто въ родѣ морскаго устава³⁾. По приѣздѣ голландцевъ-мастеровъ въ Москву, была составлена роспись предметамъ, необходимымъ для кораблестроенія и приобрѣтать которые въ Голландіи не было надобности. Роспись эта представляетъ пѣкоторый интересъ потому, что по ней можно судить въ какомъ количествѣ и какой материалъ пошелъ на корабль и его вооруженіе. Вотъ эта роспись:

4 „счастіи“ подъемныхъ, желѣзныхъ, на винтахъ, 8 цѣней желѣзныхъ по $1\frac{1}{2}$ саж. длиш. и въ палецъ толщиною, 4 камня точильныхъ, 24 куска каната, длиною отъ 150 и не менѣе 100 саж.; всего канатовъ на первый разъ требовалось по росписи 2.282 сажени, кромѣ

¹⁾ Доп. къ А. И. т. V., стр. 212.

²⁾ См. «Русскій Архивъ» 1879 г. кн. 7-я и 1880 г. кн. 1-я, а также прилож. къ памятной книжкѣ Астрахан. губ. на 1894 г., стр. 99—134.

³⁾ Оч. Морск. Ист. Беселаго. Спб. 1875 г., 63.

2 каната завозныхъ, запасныхъ; веревокъ потребовалось 13.700 саж., 40 пуд. смолы, 40 пуд. сквозной сѣры, 40 бочекъ дегтя (12 ведерн.), 9 пуд. сѣры горючей, 48 пул. льну для конопаченія, 63 арш. кин-ляку (матерія) на знамя, на среднюю мачту, 108 арш. на флагъ кормовой, 30 арш. на носъ и 42 арш. на верхний, длинный узкий флагъ. Цвѣтъ флаговъ долженъ быть по особому желанію Царя, какъ хочетъ онъ. 155 арш. тафты на знамена же, для украсенія корабля на случай торжественнаго приставанія къ берегамъ чужаго государства, 8 пушекъ (6 фунт. ядро), 4 пушки (9 фунт.), 40 мушкетовъ, 40 паръ пистолей, 40 бердышей, порохъ, свинецъ, ядра и проч. Разумѣется, потребовались при постройкѣ котлы, фонари, ведра, горшки, чаны, желѣзо, угли и проч.; затѣмъ 30 человѣкъ плотниковъ, уже работавшихъ бузы и струги, 4 кузнеца, 4 пушкаря и нѣсколько мастеровыхъ, умѣющихъ изготавливать канаты и веревки, а также и другіе мастеровые. Рабочіе имѣли казенные харчи. Корабль предположенъ къ постройкѣ въ $11\frac{1}{2}$ саж. длины и 3 саж. печатныхъ попрекъ. Кроме того, за гравицею, на насѣмъ, задатки и покупку харчей истрачено 1.294 ефимка 5 алт. 4 деньги.

Строитель, полковникъ Корниліусъ Фанъ Буковенъ, снабженный деньгами и рабочими, отправленъ въ Нижній „для судового двѣла“, и послалъ указъ новгородскому подьячему С. Яковлеву бхать въ г. Вяземскій, на р. Угру, а изъ Вязмы—въ Коломенскій уѣздъ, въ с. Дѣдиново, куда прибудутъ голландцы для „судового двѣла“, такъ чтобы Яковлевъ щодаль грамоты вяземскому и коломенскому воеводамъ, взялъ бы стрѣльцовъ для охраны, подводы и поѣхалъ бы съ голландцами въ лѣсныя мѣста для выбору „судового“ лѣса. Когда голландцы выберутъ лѣсъ на корню, такъ Яковлевъ, согласно указа, долженъ переписать тѣ лѣса и узнать чьи они: государевы, митропольчики, монастырскіе, или вотчинные; въ какомъ разстояніи отъ рѣкъ Угры и Оки, удобно ли сплавить ихъ и какъ лучше—плотами или иначе.

Лѣсъ, въ присутствіи понятыхъ, приведенныхъ къ присягѣ на Евангеліи, былъ розысканъ Буковеномъ, Гелтомъ и еще четырьмя голландцами: на берегу р. Угры, противъ государевой деревни Матчина и деревни помѣщика Бѣлозерца-Бологикова, въ 200 верстахъ отъ р. Оки. Лѣсъ сосновый, красный, въ которомъ выбрано 50 деревъ отъ 5 до 7 саж. и больше. Сплавить его можно было плотами въ полую воду въ р. Оку, но въ меженную воду надо было вести на стругахъ во избѣжаніе задержки на меляхъ. Найдено было шестьсотъ „тесницъ“ трехсаженныхъ отъ 6 до 8 верш. „въ струбѣ“. Оказался и еще удобный лѣсъ, оставшійся отъ постройки живаго моста въ Москвѣ и сплавленный въ Калугу по три рубля, всего—120 брусьевъ десяти-

саженыхъ. Послѣ того, особымъ царскимъ распоряженіемъ, приставленъ къ дѣлу постройки кораблей Яковъ Леонтьевъ Полуехтоvъ, какъ распорядитель хозяйственной частью, которому и долженъ выдать Коломенскій воевода Никита Кутузовъ 1.000 руб. изъ казенныхъ денегъ на закупку матеріала. При этомъ Государь приказывалъ, чтобы задержки въ постройкѣ судовъ никто не дѣлалъ. Желѣзо взято изъ Тулы, съ завода Марселиса, которому былъ посланъ указъ объ отпускѣ лучшаго желѣза.

Однако, начало работъ, несмотря на постоянное напоминаніе въ указахъ, чтобы „корабельному дѣлу мотчанья не было“—задерживалось; сначала не могли найти плотниковъ, доставка лѣса задерживалась, желѣза Марселисъ присыпалъ слишкомъ мало. Государь же торопилъ, чтобы къ веснѣ 1668 г., корабль былъ готовъ. Затѣмъ выступили обычныя — неисполнительность воеводъ, медлительность въ исполненіи приказовъ, переписка изъ-за харчей, жалованья и проч.; случалось, что и пеньки не находили; пеньку купили, а епископъ каширскій Мисаилъ, канатныхъ рабочихъ, бывшихъ у него, не давалъ, а сами они безъ приказа Мисаила не подряжались; парусного мастера сыскать не могли; „каруну“ (гербъ) на корабль рѣзать было некому, да и не знали, что вырѣзать на „карунѣ“, а пѣнцевъ рѣзчиковъ не было, и т. д. Для доставки желѣза изъ Тулы въ Дѣдиново подводъ не давали; „подъемы“ пришлось разыскивать въ Москвѣ, такъ какъ сдѣлать ихъ не умѣли. Марселисъ въ якоряхъ и „вѣкшахъ“ отказалъ; приказано было, вслѣдствіе того, послать въ с. Дѣдиново, для выдѣлки якорей, кузнеца изъ пушкарскаго приказа — Тимошу Никитину, а онъ „на пушечномъ дворѣ къ большому Успенскому колоколу языкомъ дѣлалъ, а опричь того кузнеца къ большому колоколу языка дѣлать некому“. Рѣзного мастера и въ оружейной палатѣ не оказалось. Якорныхъ мастеровъ, дознались, можно найти въ Переславлѣ Рязанскомъ. А потомъ спохватились, что живописецъ нуженъ, умѣющій красками и сусальнымъ золотомъ работать; насосы надо дѣлать — мѣди не оказалось. Наконецъ корпусъ корабля былъ изготовленъ въ половинѣ 1668 года и спущенъ на воду, но безъ всякой вѣшней и внутренней отдѣлки и не оснащенъ. Государь писалъ, чтобы спѣшили съ отдѣлкою корабля, яхты и шлюпокъ, чтобы въ августѣ отпустить ихъ къ Нижнему, гдѣ могла бы быть удобная зимовка. Въ октябрѣ (т. е. второй мѣсяцъ 1669 г. по лѣтосчислению того времени) государь пишетъ Фанѣ-Буковену, чтобы онъ немедленно шелъ съ кораблями въ Нижний, и что не додѣлано, то докончить въ Нижнемъ. Но Яковъ Полуехтовъ, хозяйственный распорядитель, за болѣзнью, провожать корабль и яхту отказался; между тѣмъ, изъ Москвы писали: „плыть не медля, день

и ночь" въ Нижній. Наконецъ, даже кормищиковъ, знающихъ русло Оки, найти не могли. 20 октября опять послѣдовало напоминаніе: „не медля плыть", а Яковъ Полуехтовъ отвѣчаетъ, что мелководье настушило, плыть нельзя, да и гребцовъ нѣтъ. Начались раздоры между строителями и Полуехтовымъ. Фанъ-Буковенъ донесъ, что въ Окѣ прибыль воды на $\frac{1}{2}$ арш., а всего на мелкихъ мѣстахъ глубины $1\frac{1}{2}$ арш., а корабль сидитъ два съ $\frac{1}{4}$ арш., пройти, слѣдовательно, не можетъ; доносиль Буковенъ и то, что Полуехтовъ, боленъ никогда не былъ; корабль въ то время провести можно было, но Полуехтовъ просто упрашился и проводить не хотѣлъ. Полуехтовъ, въ свою очередь, писалъ, что опять настаивалъ плыть, пока вода была, да Буковенъ не хотѣлъ. 28 октября, въ отвѣтъ на это, послано изъ Москвы предписаніе: „отпустить изъ с. Дѣдинова въ Нижній корабли!" Буковенъ писалъ, что итти нельзя: воды мало, кормищики „карши" не знаютъ, да вообще и русла. А Полуехтовъ отписывалъ, что воды много, итти можно, да Буковенъ „съ подъячими бражничаютъ и о государевомъ дѣлѣ не радѣютъ".

Тогда ужъ изъ Москвы пригрозили за медлительность опалю; а если не отпустятъ тотчасъ корабли, такъ стоимость выправить на Полуехтовѣ, „а Буковена съ товарищи лишить жалованья за прошлые мѣсяца".

Въ ноябрѣ, въ первыхъ числахъ, Буковенъ пишетъ, что Полуехтовъ бросилъ все, сѣлъ въ легкую лодку и неизвѣстно куда скрылся. А между тѣмъ, въ Москву уже прибылъ булыжій командиръ корабля — Бутлеръ съ матросами изъ Амстердама и наступила зима.

Ока замерзла и корабли остались зимовать въ Дѣдиновѣ.

Марта 2-го 1717 г. (т. е. 1669 г.) приказано отправить капитана Давыда Бутлера въ с. Дѣдиново, съ четырнадцатью прибывшими съ нимъ людьми, составляющими экипажъ. Туда же велѣно отправить знающаго „астраханца", который на морѣ бывалъ и которому морской ходъ за обычай", чтобы онъ осмотрѣлъ корабль и объявилъ бы: можно ли на немъ ходить по морю? Бутлеръ и астраханецъ Даниилъ Тарлыковъ (Иванъ Савельевъ?), осмотрѣвъ, рѣшили, что корабль и яхта годны для „Хвалынского" моря, а астраханецъ добавилъ, что „и бусы-дева Хвалынскому морю ходятъ; дѣлаются ихъ на тотъ же образецъ"; это было 15 марта. Въ апрѣлѣ рѣшено, чтобы Бутлеръ принялъ отъ строителей корабль подъ свою команду. Въ то же время шла дѣятельная переписка о посылкѣ къ кораблю: пушекъ, ядеръ, матеріи на флаги, кормишка, знающаго волжскій путь. Но пока это приводилось въ исполненіе, начались новые кляузы, и на этотъ разъ ужъ съ капитаномъ Бутлеромъ. Еремей Фанъ Дергатенъ обвинилъ Бутлера въ

записи лишихъ денегъ, при покупкѣ и наймѣ за границею, одного мастера (нанялъ въ Москвѣ, а записалъ, что везъ его изъ-за границы, и онъ не матросъ, а конюхъ), и въ томъ еще, что самъ Давыдъ Бутлеръ пыщетъ себя капитаномъ, а права на это не имѣть, да и на корабляхъ онъ не плавалъ. Все это оказалось вѣрнымъ, и Бутлеру, хотя и дали корабль, но писаться чиномъ капитана не велѣно, а считаться ему тѣмъ, чѣмъ онъ и за границею былъ, именно „корабельнымъ дозорщикомъ“. Бутлеръ, на праздникъ Св. Пасхи, подалъ Государю челобитную и Царь разрѣшилъ простить ему прежніе обмы и пожаловать изъ дозорщиковъ въ капитаны. Апрѣля 24, корабль, по указу Государя, дано имя „Орелъ“ и велѣно поставить на носу и кормѣ по орлу и напить орловъ на знаменахъ. „Орелъ“ былъ такой же по внѣшности, какъ и „Фредерикъ“, длиною 80 футъ, шириной до 21 фут., съ 5-футовой осадкою. Предполагалось послать на корабль, изъ Москвы, 18 шестифунтовыхъ пушекъ, а на яхту, выстроенную одновременно съ кораблемъ, 4 трехфунтовыхъ орудія, но впослѣдствіи это измѣнено и пушекъ на корабль было меньше. Якорей всѣхъ положено было сдѣлать 12, но обошлись двумя двулашными.

26 апрѣля дана наказная память Бутлеру, какъ быть ему на кораблѣ, и послано объ этомъ астраханскому воеводѣ Прозоровскому извѣщеніе. Расправу чинить съ экипажемъ, Бутлеръ, согласно наказу, могъ по иноземнымъ артикуламъ, привезеннымъ съ собою самимъ Бутлеромъ⁽¹⁾. Возвратился изъ своего отсутствія и Полуехтовъ.

7 мая двинулась изъ с. Дѣдинова въ Нижній, хотя далеко не было окончательно спарожена: пушки не всеѣ были поставлены на корабль, да Бутлеръ забылъ въ Москвѣ песочные часы—шестичасовые, да другое, малярники иѣдные и проч. Это было выслано въ Казань уже въ іюнѣ.

30 іюня нижегородскій воевода Ординъ-Нащокинъ писалъ, что онъ корабль «Орелъ», яхту, ботъ и 2 швака отъ Полуехтова принялъ и 13 іюня уже отпустилъ ихъ до Казани, въ сопровожденіи 35 стрѣльцовъ.

Корабль, яхта, дѣвѣ пиняки, и ботъ со всѣми снастями, присасами, «кормовыми» при строеніи (жалованьемъ) обошлись казнѣ въ 9021 руб. 25 алт. 2 деньги.

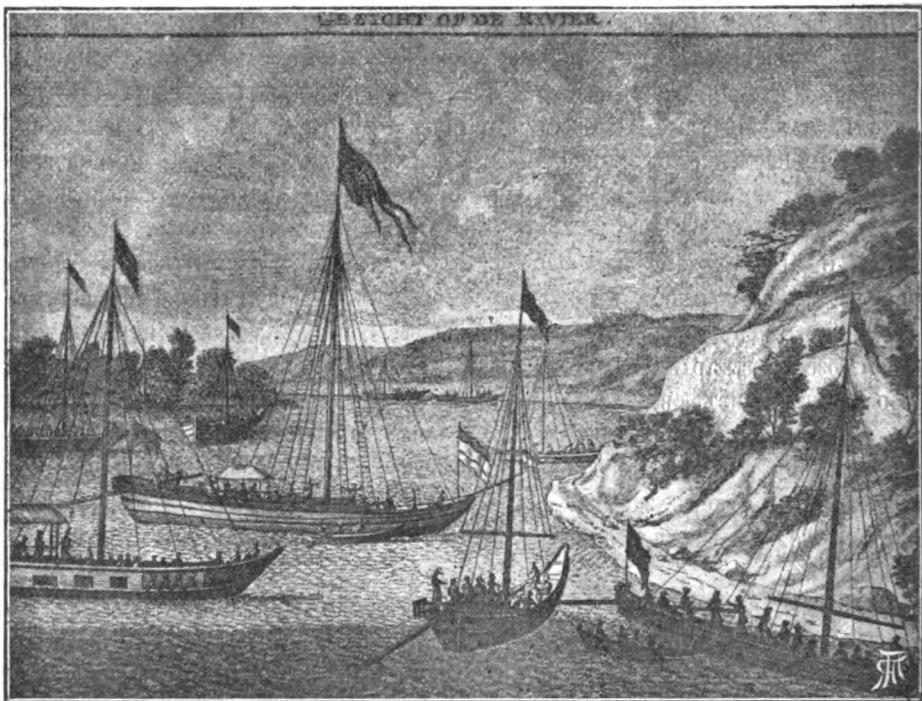
Со времени узала царя Алексея Михайловича о построеніи корабля, т. е. съ 19 іюня 1667 г. и до отправки его въ Нижній, т. е. до 7 мая 1669 г., прошло почти 2 года.

¹⁾ Оч. Русск. Морск. Исторія. Ф. Веселаго. Спб. 1875 г. 63.

Такъ строили первый русскій корабль, судьба которого связана съ памятнымъ въ исторіи Астрахани Разинскимъ бунтомъ⁽¹⁾.

Экипажъ «Орла» состоялъ изъ 20 голландцевъ, въ томъ числѣ: одного полковника, одного лейтенанта, хирурга, переводчика, письмоводителя, командира судна, двухъ вторыхъ капитановъ, штурмана и проч.

Вслѣдствіе, очевидно, подготовлявшагося бунта астраханской черни, „Орелъ“ зазимовалъ у Астрахани, а затѣмъ, когда разыгрался бунтъ и Астрахань была взята Стенькой Разиномъ, „Орелъ“ былъ сожженъ бунтовщиками. Команда спаслась бѣгствомъ въ Персію.



Поѣздъ на Волгѣ астраханскаго губернатора П. М. Апраксина, встрѣченный путешественникомъ де-Бруиномъ въ 1797 г.

Такъ неудачною оказалась и эта попытка завести на Каспійскомъ морѣ хороший, выстроенный по всѣмъ правиламъ искусства, флотъ. Приходилось довольствоваться тѣми судами, какія были, и какія умѣли строить сами, безъ помощи иностранцевъ. Лучшею характе-

⁽¹⁾ Исторія построенія корабля «Орла» и проч. изложена здѣсь по документамъ, находящимся въ «Доп. къ Акт. Ист. изд. археогр. Ком., т. V.

ристикою состоянія каспійского судоходства въ концѣ XVIII вѣка и вообще до Петра Великаго могутъ служить слова капитана Соймонова, писавшаго: „Астраханскіе татары и россійскіе люди въ мореплаваніи не искусны были и за довольноѣ искусство имъ казалось, что изъ брусьевъ съ перерубами, какъ избу бусу срубить и на ней по морю съ однимъ большимъ парусомъ по вѣтру ходить. А съ противными вѣтрами, сколько бы далеко не отошелъ съ малымъ парусомъ, который у нихъ „Гулай парусъ“ зовется, наездъ на якорные мыса или въ какой-нибудь заливъ возвращаися ¹⁾“.

Современный путешественникъ де-Бруинъ (1703 г.) дѣлалъ переходъ черезъ Каспійское море на какомъ-то, удивительной конструкціи, суднѣ: о трехъ руляхъ—одинъ сзади и по одному по бокамъ струга (вѣроятно, это были длинныя весла на шпилахъ, какія и по сію пору употребительны на дощаникахъ ²⁾). Но если руль не дѣлало судно поворотливымъ, а лоцмана и команда произвели своею неопытностью такое впечатлѣніе на путешественника, что онъ подумалъ, что они „не лучше и не болѣе древнихъ грековъ смыслить въ мореплаваніи“ ³⁾. И въ самомъ дѣлѣ, плаваніе де-Бруина на стругѣ съ тремя рулями, который все-таки безъ помощи весель плохо шелъ и поворачивался, напоминаетъ то отдаленное время, упомянутое въ началѣ нашего очерка, когда древніе греки на веслахъ дѣлали переходъ черезъ все море.

IV.

Петръ Великій и каспійско-волжское судоходство въ его времія.

Забота Петра I о судовомъ дѣлѣ.—Описаніе моря и составленіе картъ.—Совѣты Соймонова.—Четырехбугорная пристань.—Расчистка разсыпей.—А. Волынскій и его взглядъ на судовое дѣло.—Доношеніе А. Волынскаго.—Жалобы на отмели въ устьяхъ р. Волги.—Казенные грузовыя суда.—Тарифъ.—Развитіе транспортнаго дѣла.—Передъ персидскимъ походомъ 1722 г.—Пребываніе Императора Петра I въ Астрахани.—Значеніе похода Петра В. въ Персію для волжскаго судоходства.—Проекты Петра I о соединеніи Волги съ Дономъ.—Торговыя флаги на судахъ.—Новоманерныя суда.—Упорство судостроителей.—Пощлина съ староманерныхъ судовъ.—Ссыльныя суда.—Привалный судовой сборъ.—Пассажирское движеніе на Волгѣ при Петрѣ I-мъ.

Итакъ, несмотря на вѣковую давность, каспійское судоходство до Петра Великаго продолжало оставаться какъ бы въ зачаточномъ состояніи; волжское же, если и прогрессировало, то въ количественномъ

¹⁾ Боголюбовъ. Ист. Кор. т. II, стр. 415 и Θ. Веселаго «Оч. Русск. Морск. Исторіи», ч. I, 358.

Ред.

²⁾ А можетъ быть шверцы?

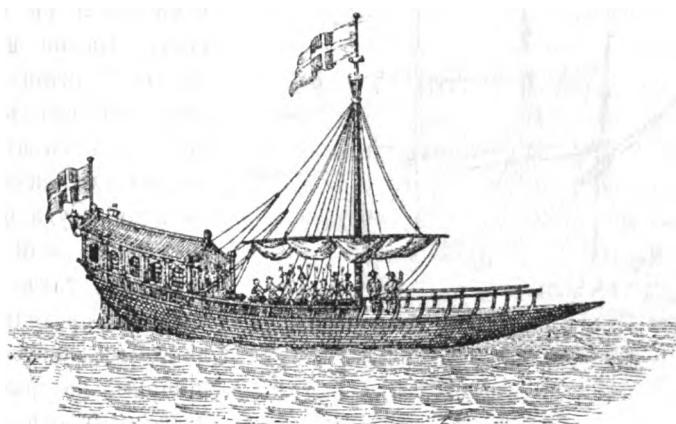
3

³⁾ Чт. въ О. И. и Д. Росс. 1872 г. кн. 3, 207.

лишь отголоски,—но и то въ незначительной степени. Петровъ I внесена въ то и другое та живая струя, которая можетъ удивлять насъ и теперь. Но человѣческой жизни мало для создания такого дѣла, какъ судовое, развивающагося многими десятками лѣтъ, почему и дѣятельность Петра могла лишь оживить его временно, дать толчекъ и, затѣмъ, предоставить все будущему. Къ тому же, во власти Петра было создать только военный флотъ; коммерческий же по указамъ и повелѣніямъ выrostи не могъ. Потребность въ коммерческихъ судахъ соразмѣряется степенью развитія торговли и нужды въ перевозкѣ товаровъ и пассажировъ. Послѣднихъ на Каспійскомъ морѣ всегда было мало, а въ глубокую старину—особенно. Что касается товаровъ, то торговля съ прикаспійскими странами до нынѣшняго столѣтія отличалась крайней неустойчивостью, непостоянствомъ. Съ одной стороны были на лицо стремленія иностранцевъ въ русскихъ проложить по Каспійскому морю и Волгѣ путь богатѣйшей восточной торговлѣ, съ другой—рядъ разнообразнѣйшихъ преградъ этому стремленію, начиная съ трудности и опасности пути, варварского населенія побережій Каспія, неразвитости русскихъ и персидскихъ купцовъ и кончая войнами и политическими раздорами Россіи съ Персіею, коими изобиловалъ весь восемнадцатый вѣкъ и начало нынѣшняго. Тѣмъ не менѣе, время Петра Великаго въ исторіи волго-каспійского судоходства, особенно каспійскаго, представляется намъ эпохой, полной изумительно-разностороннихъ мѣро-пріятій, къ изложению которыхъ мы и приступимъ; только при послѣдовательномъ изложеніи обзора этихъ мѣро-пріятій и можно возвратить приблизительную картину состоянія судоходства на Каспійскомъ морѣ и Волгѣ въ первой четверти XVIII вѣка.

Вниманіе Петра было обращено на Каспійское море съ самого начала его царствованія, почему и его личная инициатива и распоряженія, и труды близкихъ ему лицъ коснулись каспійского судоходства прежде, чѣмъ волжскаго. Мы видѣли какъ ограничено было плаваніе по Каспію до Петра. Бунтъ Стеньки Разина нанесъ ударъ и тому незначительному торговому мореходству, какое существовало. Персіяне, индѣйцы и арияне почти непривозили въ Астрахань товары моремъ, предпочитая караванный путь. Между тѣмъ, выгоды направлениія восточной торговли моремъ были очевидны, тѣмъ болѣе, что Петра I не забывали своими проектами и русскіе, и иностранцы. То предлагали устроить укрѣшеніе на Мангышлакѣ, чтобы къ нему подвозились изъ Астрахани на судахъ товары, а оттуда отправляли въ Хиву караваннымъ путемъ; то отправляется по новелѣнію самого Государя купецъ С. Маленький черезъ Астрахань и Каспій для отысканія торговыхъ путей въ Индию—этой мечты Петра; то Лефортъ мечтаетъ объ от-

праздъ въ Персію пяти большихъ кораблей и двухъ галеръ для заключенія договоровъ съ Персіемъ, и корабли предполагалось строить, вѣроятно, въ Казани съ 1694 года¹⁾). А въ 1701 году въ Казани



Галера 1696 года.

были заложены большия морскія грузовыя суда, «круче полуувѣтра», впрочемъ, по современному отзыву, не ходившія.

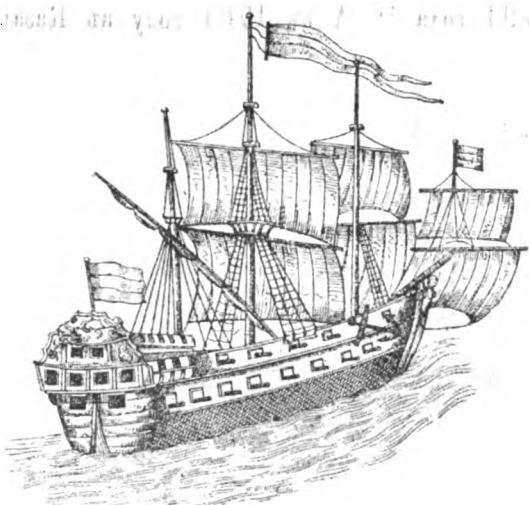
Затѣмъ, въ 1704 году, составлена карта Каспійскаго моря²⁾, неизданная, однако. Далѣе слѣдуютъ посылка Артемія Волынского въ Персію для торговыя договоровъ, экспедиція Беконича съ цѣлью захватънія истоками Аму-Дары и обращенія русла рѣки въ море и командировка лейтенанта Кожина, для съемки восточнаго берега Каспія, а потомъ лейтенанта Травина съ тою же цѣлью. Такимъ образомъ, Каспійскимъ моремъ занялись серьезно и всесторонне. Работы продолжались; явились описи моря, карты не только восточнаго, но и западнаго берега, надъ которыми трудились Соймоновъ, фонъ-Верденъ и Урусовъ; карта Каспія ввела Петра I въ сонмъ академиковъ парижской академіи. Рядомъ съ этимъ, въ Казани ведѣтъ спѣшная работа надъ цѣлыми десятками шмаковъ и др. типа судовъ³⁾, которыми и

¹⁾ Соловьевъ XIV, 217.

²⁾ Зап. Геогр. О—ва. Кн. IV, 1850 г., 264.

³⁾ Примѣчаніе: Проѣзжавшій мимо Казани въ 1703 г. де-Бруинъ видѣлъ на стапеляхъ до сорока судовъ начатыхъ постройкою. Путешественнику говорили, что предполагаютъ выстроить 380 судовъ, изъ которыхъ часть назначена для Каспія, часть въ другія мѣста, т. е., вѣроятно, для Волги (чит. О. И и Д. 1872 г Кн. 3, 169).

наполнялся Каспий, главнымъ образомъ, въ цѣляхъ удовлетворенія нуждъ существовавшихъ здѣсь экспедицій для описи береговъ. Хорошо познакомившися съ особенностями Каспія и устьевъ Волги, капитанъ Соймоновъ уже имѣлъ возможность совѣтывать какія именно суда наиболѣе подходящія. Суда большихъ размѣровъ были совсѣмъ неудобны, такъ какъ съ трудомъ проходили тѣми двумя протоками къ взморью, которые только и были судоходны, и то не всегда; глубина ихъ, случалось, не превышала



24-хъ пушечный корабль 1699 г.

шести футъ¹⁾, а иногда падала и до 3 футъ. Гуконы и гальоты, двухмачтовые, длиною отъ 60 до 70 футъ и съ осадкою отъ 8 до 9 футъ, по мнѣнію Соймонова, могли быть подходящими для плаванія на Каспійскомъ морѣ²⁾.

Совѣтъ Соймонова, однако, не исключалъ необходимости устроить четырехбугорную пристань, въ которой оказалася крайняя нужда, какъ вслѣдствіе образовавшейся при входѣ въ море большой отмели, мѣшавшей свободному проходу судовъ къ Астрахани, такъ и за отсутствіемъ у послѣдней удобной пристани³⁾. Для углубленія фарватера и расчистки отмелей былъ присланъ изъ Петербурга образецъ граблей. Въ расчисткѣ розсыпей была настоятельная необходимость. Это видно изъ того, что жалобы на отмели и труднопроходимость устьевъ Волги сыпались и со стороны начальства, и со стороны путешественниковъ и купцовъ. Прежде чѣмъ выйти къ морю, приходилось съ грузового судна посыпать впередъ людей для промѣра глубины и отысканія пути, а въ случаѣ выгоннаго вѣтра ждать прибытия воды въ теченіе нѣсколькихъ дней⁴⁾, при неосмотрительности же и неосторожности — высиживать на мели.

¹⁾ Белевы путешествія.

²⁾ Чулковъ II. 2, 85.

³⁾ Доноп. астрах. губерн. А. Волынскаго Сенату. Москвитянинъ, 1854 г. т. IV отл. II, 27—33 (въ «Астрахан. Губ. Вѣдом.» 1872 г., № 47).

⁴⁾ Чт. въ О. И. и Д. Р. 1872 г. Кн. 3, 205, 206.

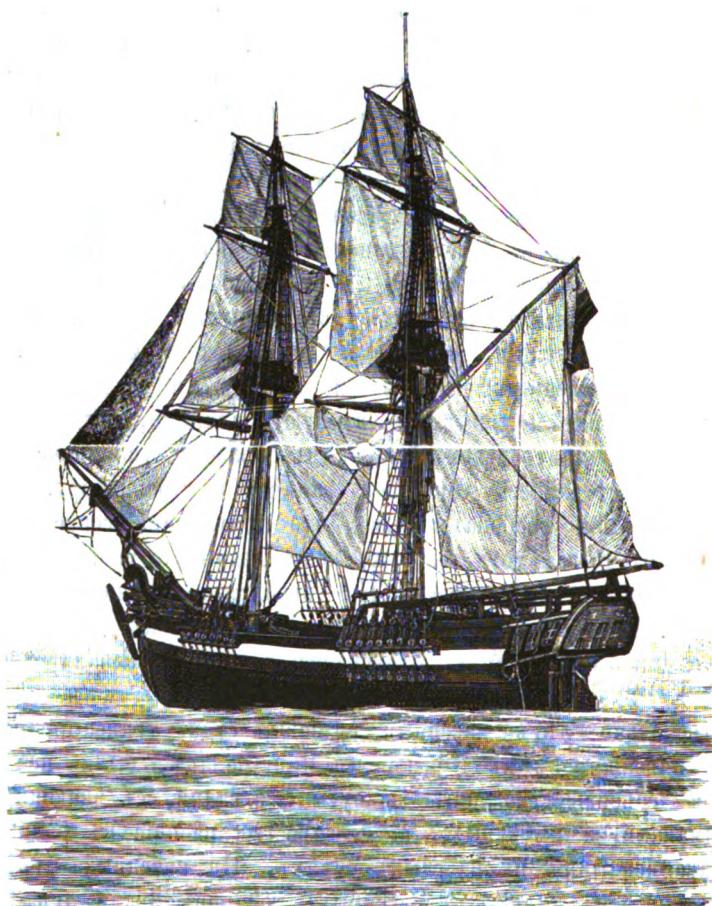
Но работы по углублению затруднительны, дорого стоящи и, теперь, и въ то время, конечно, ихъ не производили, а лишь только проектировали. Поэтому содержались парочные лоцманы, проводившіе суда чрезъ розсыпи. Лоцмана эти находились при такъ-называемой «четырехтѣугорной проспективѣ», устроенной при Петрѣ I. «Проспектива» эта находилась въ узкомъ мѣстѣ одного изъ судоходныхъ протоковъ, въ 60 вер. отъ Астрахани и не доходя открытаго моря. Такъ, по крайней мѣрѣ, кажется изъ описанія де-Бруина, разсказывающаго, что у четырехъ бугровъ проходъ въ море изъ рукава заперть плотиною, въ родѣ шлюза, съ воротами. Тутъ былъ и особый начальникъ этого мѣста. А для осмотра проходящихъ судовъ на морѣ стояли особья суда¹⁾. «Бусы», на которыхъ плавали по морю болѣе столѣтія, уже казались, при начатомъ упорядоченіи каспійскаго судоходства, чѣмъ-то отжившимъ, не современнымъ, и астраханскій губернаторъ Волынскій жаловался, что «за скучностью судовъ» и отсутствиемъ корабельныхъ мастеровъ, приходится плавать на этихъ «старинныхъ» судахъ. Другія же суда, лучшей конструкціи, строенные голландскими мастерами, обветшали, а шкоуты казанской работы—не крѣпки „и на парусахъ звѣло тяжелы“; нѣкоторые произносились, требуютъ починки, между тѣмъ, мастеровъ нѣть и чинить некому²⁾). Такимъ образомъ, упорядоченіе судового дѣла представлялось серьезной задачей и губернатору, который дѣлается уже столь требовательнымъ, что критикуетъ современное ему состояніе судоходства, хотя оно уже поставлено было много выше, чѣмъ за двадцать пять лѣтъ до того. На устройство казеннаго коммерческаго флота, на содержаніе его, на строеніе „тялокъ“, покупку всякаго рода припасовъ и т. д., отпускалось сколько требовала коммерцъ-коллегія³⁾). Фарватеръ начали обозначать, ограждать и освѣщать. Спустя нѣсколько лѣтъ казенные грузовые суда, транспортировавшія товары и пассажировъ въ Персію и Мангышлакъ, были не то, что «бусы», а усовершенствованные шкоуты и тялки, съ знающими свое дѣло лоцманами, а „музыры“, т. е. простые рабочіе въ роли лоцмановъ оставались лишь на частныхъ судахъ. На казенныхъ грузовыхъ судахъ установленъ тарифъ: съ цѣнныхъ товаровъ брали отъ Баку до Астрахани 20 алтынъ съ суда, съ нецѣнныхъ—10 алтынъ, съ пассажировъ два рубля. Высокий фрахтъ объясняется большими расходами, которые несло правительство на улучшеніе судоходного дѣла, тѣмъ бо-

¹⁾ Чт. въ О. И. и Д. Р. 1872 г. Кн. 3, 204.

²⁾ Примѣчаніе: Предложенія Волынскаго были одобрены Сенатомъ. См. П. С. З. Р. И. т. IV, № 3609.

³⁾ Чулковъ II, 2, 95.

лье, что на взморье и тогда производилась съ малыхъ рѣчныхъ судовъ на большія. Впрочемъ, отъ Астрахани до Баку брали дешевле¹⁾). Съ 1707 г. грузовые казенные суда и вообще транспортировка грузовъ находились подъ особымъ специальнymъ наблюденіемъ капитана Рентеля въ Астрахани, который въ 1713 г. дѣлалъ пред-



Шхоутъ 1837 г.
Съ модели Петровскаго Общ. въ Астрахани.

¹⁾ Чулковъ II. 2, 129—130.

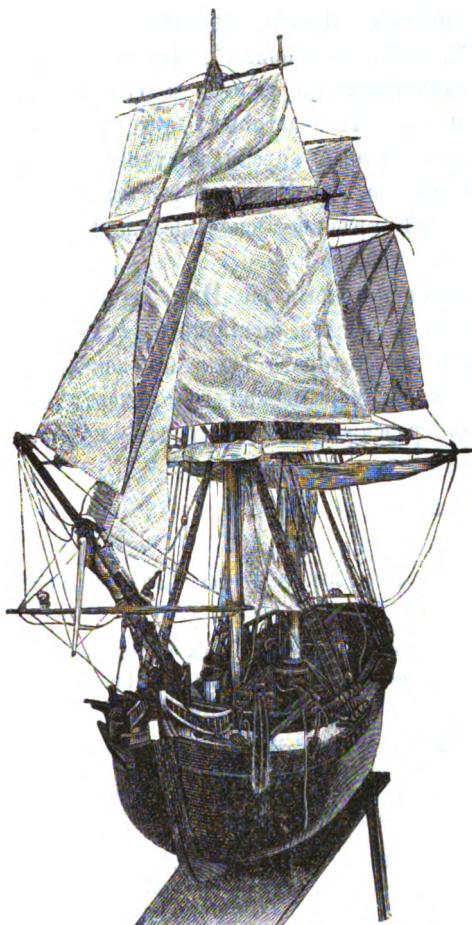
Примѣчаніе: Интересно, что на купеческихъ судахъ, изававшихъ по Каспийскому морю, даже принадлежавшихъ армянамъ, имѣлись священники. Съ разрешенія преосвященнаго Иоакима, напримѣръ, «для мѣрскихъ потребъ на «тилкахъ» одного армянина съ «купецкими людьми» былъ попъ для отправленія за моремъ вечерень, утренъ, часовъ и молебновъ и для исповѣданія больныхъ и причещенія Св. Таинъ, но Св. Крещеніе и браковъ совершать не позволялось. (Прилож. къ «А. Епар. Вѣд.» 1890 г., 617. Дѣла Консист. архива, № 762).

ставленіе, что изъ виду множества товаровъ и лицъ, желающихъ перевозить на казенныхъ судахъ, слѣдовало бы число ихъ увеличить, хотя бы, до десяти ¹⁾.

Въ 1719 г. перевозкою купеческихъ грузовъ заняты были 9 тялокъ и 6 шкоутовъ, но и ихъ оказалось недостаточно. Транспортное дѣло развивалось шире и шире. О немъ можно искать нѣкоторое представление изъ того, что въ 1719 г. собрано было за перевозъ грузовъ на казенныхъ судахъ 28.650 руб., не говоря уже о тѣхъ поборахъ за вѣдомствующаго грузовыхъ движеніемъ капитана Рентеля, за которые, и онъ, и всѣ служившіе въ каспийскомъ коммерческомъ флотѣ, были отчислены въ 1721 г. отъ службы... Рентеля замѣнилъ капитанъ Блорій ²⁾.

Но не только простое желаніе развить судоходное дѣло, разъ есть удобный водный путь, руководило Петромъ I, а грандиозная цѣль—захватить всѣмъ моремъ и, виѣтъ съ нимъ, путемъ къ Индіи,—о торговлѣ съ которой мечтали съ давнихъ поръ,—и завоевать персидскія области, необходимы въ этихъ же видахъ.

Съ началомъ войны съ Персіею, къ которой шли подготовленія нѣсколько лѣтъ, разсчитывали пользоваться казен-



Снимокъ съ модели стариннаго шкоута, находящагося въ музеѣ Петровскаго общества въ Астрахани. Продольный видъ съ носа.

¹⁾ Веселаго Оч. Р. Мор. Ист. Ч. I, 360.

²⁾ Веселаго Оч. Р. Мор. Ист. Ч. I, 367.

ной и частною коммерческою флотилею для доставки провизанта и проч. Въроятно, съ этой цѣлью, въ 1721 году, были отправлены, для службы на частныхъ коммерческихъ судахъ Каспійскаго моря, морскіе офицеры и проч. служители¹⁾). Такимъ образомъ, развитию каспійскаго судоходства со-дѣйствовали политические расчеты и замыслы Петра I, благодаря ко-торымъ, съ 1701 по 1725 г., для Каспія выстроено было въ Казани 116 судовъ и въ Астрахани—7²⁾).

Къ началу персидского похода Петра I, каспійскій флотъ состоялъ изъ военныхъ шнявъ, носившихъ имена: „Св. Александръ“, „Астра-хань“, „Св. Екатерина“; затѣмъ—одинъ гукоръ, бригантина, три бота, 14 коммерческихъ тялоекъ и три шкоута; всего 25 судовъ. Прибыли для похода 45 ластовыхъ судовъ и до 200 островскихъ лодокъ³⁾.

Недостатокъ морскихъ судовъ помѣшалъ вполному успѣху персид-скаго похода, но Императоръ былъ доволенъ и тѣмъ, чего достигли—„мы нынѣ крѣпкое основаніе на Каспійскомъ морѣ получили“... писалъ Государь сенату⁴⁾.

Личное пребываніе Императора на Каспійскомъ морѣ составляло въ лѣтописяхъ волго-каспійскаго судоходства событие огромной важности, послѣдствія котораго были бы неисчислимы, если бы не послѣдовала, такъ скоро, черезъ три года, смерть Великаго Государя. Извѣстно, что Петръ разсчитывалъ устроить на р. Курѣ центральный торговый пунктъ.

¹⁾ Чулковъ. II, 2, 125.

²⁾ Веселаго. 505. Всѣ суда болѣе или менѣе крупныя: шмаки, прамы, шкоуты, шнявы и т. п.

³⁾ Веселаго. 370.

⁴⁾ Голиковъ. Дѣяніе Петра Великаго, VIII, 283.

Примѣчаніе. Въ частности, изъ времени пребыванія въ Астрахани Императора Петра I, слѣдуетъ отмѣтить два интересныхъ факта. Находясь въ Астрахани, Им-ператоръ 4 ноября 1722 г. пишетъ: «въ томъ мѣстѣ, гдѣ нынѣ суда осенью на Кутумовомъ (рѣкѣ) вытаскивали, «строить верфь». А генераль - адмиралту графу Апраксину, Петръ разъясняетъ: «при Астраханскомъ портѣ, для военной службы содержать адмиралтейство и морскихъ адмиралтейскихъ служителей и для того построить казармъ на осмотрѣнномъ подъ строеніе способномъ мѣстѣ». Губерна-тору Волынскому, Государь далъ указъ устроить у 4-хъ бугровъ гавань, оградить фарватеръ вѣхами и баканами и жечь жиръ въ большихъ фонаряхъ, которые по-ставить у 4-хъ бугровъ, на Тюлениномъ островѣ и въ трехъ другихъ мѣстахъ. Съ свойственнымъ Петру Великому умѣніемъ отличать людей способныхъ и много-общщающихся, онъ нашелъ и въ Астрахани человека, которому, при иныхъ обстоятельствахъ, при случайнѣ, можетъ быть пришлось бы сыграть не маловажную роль въ развитии каспійскаго судоходства. У купца Курочкина, известнаго астраханца, который прославился подношеніемъ Петру денегъ на имянину, и былъ пожало-ванъ Высочайшимъ визитомъ, былъ приказчикъ по фамиліи Шамординъ, который старательно изучалъ по книгѣ, несмотря на свою малограмматность, курсъ навигаціи. Замѣтивъ способности приказчика, Императоръ послалъ его въ акаде-мію для слушанія курса навигаціи. Впослѣдствіе Шамординъ служилъ во флотѣ, но, въроятно, былъ лишенъ вторичнаго случая, чтобы выдвинуться. (См. «Астрах. Губерн. Вѣд.» 1858 г. № 3, стр. 16).

Несомнѣнныи казалось, что подготовленіе къ походу въ Персію способствовало улучшенню состоянія и волжскаго рѣчнаго судоходства. Правда, что при Петрѣ I, еще въ первыи года его царствованія, занимались волжскимъ судоходствомъ, но поверхностно и въ связи съ общими вопросами о судоходствѣ по всѣмъ русскимъ рѣкамъ. Проектировали, напримѣръ, соединить Волгу каналомъ съ р. Дономъ *) посредствомъ р. р. Камышинки и Иловли и выемки между ними, и даже приступили было къ работамъ, обращавшимъ на себя вниманіе Европы, давшимъ поводъ известному французскому министру Кольберу высказать свое одобреніе такого проекта, имѣвшаго, и по его мнѣнію, большое значеніе (¹). Но каменистая почва и др. обстоятельства помѣшили осуществленію этой мечты.

Положено начало (въ 1711 г.) соединенію Балтійскаго моря съ Каспійскимъ чрезъ Вышневолоцкій каналъ и р. Волгою. Введены флаги на торговыхъ судахъ, плававшихъ по Волгѣ; даны и образцы такихъ флаговъ, при чемъ вписано, что: «опричь того посланного образца не ставить, а если кто учинится ослушанъ — тому жестокое наказаніе» (²).

Но все это было или трудно осуществимо, какъ первые два проекта, или малозначаще, какъ послѣдняя мѣра, относительно флаговъ. Съ приближенiemъ же времени персидскаго похода, въ мѣропріятіяхъ по волжскому судоходству начинаетъ замѣчаться разносторонность, практическость мѣръ и близость, такъ сказать, «къ сути дѣла». Возраставшая численность судовъ вызвала потребность въ материалахъ для оснастки судовъ и заботу о размѣщеніи во всѣхъ губерніяхъ линялого и пеньковаго промысловъ, столь важныхъ въ судовомъ дѣлѣ (³). Замѣченная непрочность и неуклюжесть волжскихъ судовъ устраивалася путемъ проекта «новоманерныхъ» судовъ и воспрещенія строить «староманерныя» безъ скобокъ. Староманерныя суда действительно были чрезвычайно непрочны. За короткій срокъ плаванія по Волгѣ встрѣчалось большое количество разбитыхъ и затонувшихъ судовъ; аваріи были черезчуръ часты. Де-Бруинъ, вовремя пути въ 1707 г. отъ Астрахани до Царицына записалъ: крушеніе струга везшаго фрукты къ Царскому двору; крушеніе струга принадлежавшаго «астраханскому бургомистру», и полное крушеніе того судна, на которомъ находилась самъ путешественникъ. И все это — по непрочности судовъ (⁴). Кромѣ того, у Астрахани опять видѣль затопленными

*)¹) Вѣстникъ Европы 1817 г. ч. XCVI, 240 стр.

²) «Краткое описан. внутр. Р. И. водоходства», сост. Бахтуринымъ. Спб. 1802 г.

³) «Русская Старина» 1876 г. стр. 504. (ст. «П. Полуботникъ»).

⁴) Ист. П. Вел. проф. Брикнера. Спб. 1862 г. т. II. стр. 618.

¹) А. Семенонъ. Извч. Ист. скѣл. о рос. торгов. Ч. I стр. 81.

²) Полное Собр. Зак. Рос. Имп. т. IV, № 2021. (Янв. 20-го 1705 г.).

³) П. С. З. Р. И. т. V, № 2966 (1715 г. Декабря 13-го).

⁴) Чт. въ О. И. и Д. Р. 1872 г. Кн. 4 стр. 218, 222, 226—228.

21 стругъ. Конечно, это были староманерные. Образцомъ «староманерныхъ» являются суда, выстроенные въ Вышнемъ Волочкѣ подмастерьяемъ Алексеемъ Суриннымъ⁽¹⁾, при чёмъ на «староманерныхъ», съ 1719 г., кромѣ хлѣба ничего возить съ Волги въ столицу не давалось. А чтобы обновленіе купеческаго флота не было чѣмъ-либо задерживаемо, приваты иѣры къ сохраненію лѣсовъ: воспрещено рубить⁽²⁾ въ Истраханской, уфимской и симбирской губерніяхъ,—подъ угрозою карать ослушниковъ штрафомъ, каторгою и вырѣзываніемъ ноздрей—лубъ, илему, вязь и толстую сосну, годныхъ къ кораблестроенію. Но такъ какъ подобное распоряженіе на практикѣ достигало какъ разъ противоположныхъ результатовъ, то черезъ годъ, съ цѣлью дать просторъ и удобства «корабельному строенію», разрѣшено рубить лѣсъ иѣстными обывателями⁽³⁾. Въ самой фактѣ непостоянства правительственныхъ распоряженій, по части рубки прирѣчнаго лѣса, можно замѣтить вліяніе предполагаемаго персидскаго похода. Съ одной стороны хотѣлось улучшить судоходство, ввести рѣчныя суда лучшей постройки, съ другой— опасались, что вырубка лѣса затруднитъ созиданіе военнаго флота, строившагося для похода въ Персию и полнаго завладѣнія Каспійскимъ моремъ.

Какъ велики были стремленія къ введенію волжскихъ судовъ лучшей постройки болѣе совершенного типа, можно видѣть изъ той оригинальной иѣры, къ которой было прибѣгнуто въ цѣляхъ водворенія на Волгѣ судовъ удобнейшей для хода конструкціи.

Съ новыхъ судовъ брали обыкновенную пошлину съ клади, а со старыхъ вдвое болѣе; годъ же спустя, въ 1720 году, назначено брать пошлину съ старыхъ судовъ втрое и впредъ удвоивать пошлину съ нихъ ежегодно. Для того же, чтобы убѣдить судовладѣльцевъ разъяснить выгоды новой конструкціи, посылались по рѣкамъ «нарочные»⁽⁴⁾. Обновленіе волжской торговой флотиліи, «уклюжесть», прочность судовъ, хорошая проконопатка ихъ, для каковой посылались мастера конопатчики, имѣвшіе порученіе учить судостроителей конопатить суда, не казались достаточными при Петрѣ; стремились, чтобы суда безпрепятственно проходили всю Волгу до самого моря⁽⁵⁾, а это уже была трудная задача, при мелководѣ устьевъ Волги.

Въ нижегородской губерніи велико было строить морскія суда для

¹⁾ П. С. З. Р. И. т. V, № 3345 (1719 г. Апр. 8).

²⁾ Въ сторону отъ большихъ рѣкъ на 50 в., а отъ малыхъ на 20 в.

³⁾ П. С. З. Р. И. т. V, № 3391, т. VI, № 3552 и т. № 3993. Впослѣдствіи (вскорѣ-же) вновь воспрещено рубить изъ опасенія, что будетъ вырубленъ корабельный лѣсъ.

⁴⁾ Семеновъ «Изуч. ист. свѣд. о Росс. торг.» 1. 79.

⁵⁾ П. С. З. Р. И. т. VI, № 3946.

сплава къ Астрахани, а старыи, заклеймиши, дать сроку два года, послѣ котораго сжечь старыи и, кроме новыхъ судовъ, внизъ по Волгѣ не пропускать: «и эти, говорится въ указѣ, не только волею, но и не во-ляю велѣть дѣлать и ослушниковъ подвергать взнисканію денежному, а въ другой разъ наказанію». Когда же кунечество оказалось не на высотѣ своего призванія, упорствуя въ постройкѣ «новоманерныхъ» судовъ, то Петръ, съ обычною для него рѣзкостью, велѣлъ заставлять дѣлать суда на новый манеръ, причемъ распорядился было «староманерная рубить и клеймить, такъ какъ судовладѣльцы не воспользовались дан-ными имъ двухлѣтнимъ срокомъ, для замѣни старыхъ судовъ новыми»⁽¹⁾. Но спустя почти три недѣли послѣ такого распоряженія, было сочтено за лучшее старыи суда со скобками, чутъ было не изрубленныя, не рубить, а нагрузивъ товарами, сипавшими сверху въ Астрахань быввоз-вратно, и выѣсто ихъ едѣвать новые.

Въ случаѣ, если не оказалось бы достаточнаго количества товаровъ для отправки на «ссыльныхъ» въ Астрахань судахъ, то сплавивъ ихъ къ Нижнему нагрузить лѣсомъ и отправить въ Казань, а потомъ, не упустивъ времени полой воды, прогнатъ и до Астрахани⁽²⁾.

Затѣмъ, въ 1723 году были подробно и обстоятельно указаны способы постройки даже всѣхъ отдѣльныхъ частей судовъ⁽³⁾. Послѣд-нія мѣры, болѣе крутыя, рѣшительныя, есть очевидный результатъ личнаго знакомства императора Петра I съ состояніемъ волжскаго и каспійскаго судоходства. Само собою понятно, что на улучшеніе состоіянія волжскаго судоходства требовались и затраты правительства. Отчасти, для возмѣщенія ихъ, и установлены были разнаго рода сборы, изъ которыхъ выше мы упомянули только пошлину съ клади; но былъ еще сборъ съ судовъ, называемый «привальный», установленный еще въ 1704 г.; этотъ сборъ существовалъ долгое время. Брали съ тѣхъ судовъ, которыхъ приставали на пристаняхъ съ товарами для продажи, но отнюдь не брали съ судовъ, которыхъ въ пути пристануть для закупки харчевыхъ принасовъ, или для ремонта и т. п. нуждъ⁽⁴⁾.

Въ заключеніе настоящей главы замѣтимъ, что въ это время, т. е. при Петрѣ, а также и цѣлую сотню лѣтъ спустя, Волга, въ отно-шении пассажирскаго движенія, рѣшительно не представляла никакихъ удобствъ; была опаснѣе чѣмъ сухопутье, вслѣдствіе частыхъ отмелей, разбоевъ, вѣtronъ и отсутствія приспособленій для этой цѣли на су-

¹⁾ П. С. З. Р. И. т. VI № 4075. (1722 г. сент. 21).

²⁾ П. С. З. Р. И. VI, № 4106.

³⁾ Ibidem VII, № 4298.

⁴⁾ П. С. З. Р. И. VI, № 4551.

дахъ. Небольшіе переѣзды дѣлали въ лодкахъ, едкъ напримѣръ путешественникъ Бель, проѣхавшій отъ Астрахани до Царицына на шлюпкѣ ⁽¹⁾, или на плоскодонныхъ баркахъ, почти исключительно употребительныхъ тогда. Только крупнымъ сановнымъ лицамъ, вѣльможамъ, было доступно вѣхать съ пышными удобствами. Такъ напримѣръ, назначенный въ Астрахань губернаторомъ П. М. Апраксинъ, плылъ въ Астрахань въ сопровожденіи 30 барокъ, изъ которыхъ семь были большія. Губернаторская барка была обита краснымъ сукномъ, украшена флагами, двумя бѣлыми палатками на кормѣ и «на марсѣ»; нѣкоторыя барки обиты синимъ сукномъ и бѣлымъ, а нѣкоторыя украсены орлами ⁽²⁾.

Изъ этого описанія можно усмотрѣть, какъ наивенъ былъ, однако, весь этотъ комфортъ и какъ смѣшонъ въ сравненіи съ тѣмъ комфортомъ, который существуетъ теперь. Между тѣмъ, даже въ первой половинѣ вынѣшняго столѣтія, той цышности и удобству, съ какими Фхаль губернаторъ Апраксинъ, могли завидовать всѣ, не исключая и сановниковъ, ибо, какъ увидимъ ниже, даже и губернаторамъ приходилось вѣздить на асламкахъ. Другихъ средствъ передвиженія не было.

V.

Тяжелое для Каспія столѣтіе.

1725—1826 г.г.

Ослабленіе власти Россіи на Каспійскомъ морѣ послѣ Петра I-го.—Распаденіе казенної флотиліи.—Требованія шаха.—Отобраніе частныхъ морскихъ судовъ въ казну.—Англичанинъ Эльтонъ—виновникъ тревоги.—Смерть шаха Надира и убийство Эльтона.—Возобновленіе частнаго морскаго судоходства.—Сожженіе персидскихъ кораблей.—Судовая компанія 1751 года. Армяне—судовладѣльцы и астраханскій губернаторъ Н. А. Бекетовъ.—Мангышлакская экспедиція.—Упадокъ русско-персидской торговли и вмѣстѣ съ нею морскаго судового промысла.—Проекты персидской торговой компаніи и торговыхъ факторій въ Персіи.—Раздоры съ Персіею.—Экспедиція графа Войновича.—Мечты объ открытии торгового пути въ Индію.—Экспедиція графа Зубова.—Войны съ Персіею (1804—1813 и 1826 г.г.)

Ближайшимъ результатомъ того вниманія, которое удѣлялось Каспійскому морю при Петрѣ, явилось совершенное обновленіе и увеличеніе

¹⁾ Белевы путешествія С. П. Б., 1776 г., III, 192. Бель-Антермони былъ вмѣстѣ съ Петромъ Великимъ въ Персидскомъ походѣ.

²⁾ Чт. въ Й. О. И. и Д. Р. при М. Унив. 1872 г. кн. III и IV.

численного состава каспийской казенной флотилии. Въ 1725 году она состояла изъ 212 годныхъ къ плаванію судовъ. Въ этомъ числѣ были суда слѣдующихъ типовъ: гекботы, шнявы, гукоры, гальоты, прамы ластовые, эверсы, бригантины, шхуны, тялки, боты скомпавей, боты ординарные, почтъ-боты, буеры, шлюпки и островскія лодки ⁽¹⁾.

Главнѣйшая цѣль существованія казенной флотилии, какъ мы знаемъ изъ предыдущаго, была охраненіе пріобрѣтенныхъ войною побережій Каспія; но военное назначеніе флота, мы видѣли, не мѣшало, а способствовало развитію частнаго коммерческаго флота и, кроме того, часть казеннаго флота рейсировала по морю съ коммерческими цѣлями; поэтому военный флотъ на Каспійскомъ морѣ, въ настоящемъ обозрѣніи судоходства въ старину, не можетъ стоять особнякомъ. Его приходится рассматривать въ совокупности, тѣмъ болѣе, что частный каспійскій флотъ долго еще оставался какъ бы въ зародышѣ. Достаточно знать, что въ 1747 г. частныхъ мореходныхъ судовъ было только 24, (и 44 морскихъ рыболовныхъ судна) ⁽²⁾.

Въ первые годы по смерти Петра Великаго, пока русское могущество на Каспіѣ не было поколеблено, каспійское судоходство не терпѣло особыхъ невзгодъ; правительство же, очевидно слѣдя по стопамъ Петра, заботилось о поддержкѣ его, отпуская на портъ и флотилію 147882 руб., изъ которыхъ 88039 руб. съ доходовъ астраханскихъ и 59843 руб.—сибирскихъ. Вмѣсто разбитой бурею въ 1726 г. четырехбугорной пристани, устроили другую,—на о. Сѣдлистой, а на четырехъ буграхъ проектировали маякъ съ освѣщеніемъ. Найдены, какъ мѣста для маяковъ, острова: Тюленій, Брянское Абище, Сутина коса и Двѣнадцать колковъ. Въ предупрежденіе убытоковъ отъ мелководья на розсыпяхъ въ устьяхъ Волги и вообще на рѣкѣ, опубликованы способы постройки мелкосидящихъ «эверсовъ» и «романовоекъ», ходившихъ между Нижнимъ и Астраханью—«чтобы киль па низъ не болѣе какъ 2 дюйма выпущенъ былъ (это у плоскодонныхъ судовъ), что мелководству не помѣшаетъ, а крѣпости прибудетъ» ⁽³⁾.

Но, золотое время для каспійскаго флота, какое было при Петрѣ, миновало. Некому было такъ властно, прозорливо и умѣло продолжать начатое Петромъ. Число судовъ стало уменьшаться. Изъ отпусковъ

¹⁾ Морской Сборникъ 1849 г. № 2, 112.

²⁾ М. Сб. 1849 г. 1 Іюль, II, 472.

» » II, 2, 112.

³⁾ П. С. З. Р. И. т. VIII: № 5327. Въ этомъ указѣ трактуется о томъ, какъ надо строить суда—подробно. Такъ какъ это относится къ техникѣ судостроительства, въ исторію котораго мы въ своихъ очеркахъ не вдаемся, то и не приводимъ здѣсь этихъ узко-специальныхъ подробностей.

шихся 147 т. рублей на содержание—тратила только 80 тысяч. Постройка новыхъ судовъ производилась въ меньшемъ количествѣ чѣмъ прежде. За цѣлое десятилѣтіе съ 1725 по 1735 г. выстроили всего только 80 судовъ; между тѣмъ срокъ службы судовъ того времени бывалъ такъ великъ, суда портились, гнили, разбивались такъ часто, что этихъ восьмидесяти не достаточно было на пополненіе флотиліи взамѣнъ уничтоженныхъ, а не только на увеличеніе состава флота. Въ 1735 году каспійскій флотъ состоялъ изъ 192 судовъ—и съ этого года начинается илличевский періодъ каспійскаго судоходства.

Завоеванныя Петромъ провинціи были возвращены Персіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ перестали поддерживать и каспійскій флотъ, какъ, якобы, лишній. Скоро численность казеннаго флота упала до полусотни. Затѣмъ, на казенный счетъ стали содержать только три почты-бота, два гекбота «для сыску воровъ» и еще семь крупныхъ судовъ. Уничтоженіе казеннаго флага повело за собою увеличеніе числа частныхъ судовъ, такъ какъ казенные не только продавали купцамъ, но и дарили. Постройка новыхъ судовъ совершенно прекратилась. Между тѣмъ увеличивался персидскій флотъ. Правитель Персіи Тохмасъ-ханъ, видя уступки Россіи, началъ даже грубо требовать продать ему астраханскія суда и доставлять плотниковъ и мастеровъ. Многіе изъ русско-подданыхъ самовольно оставались на персидской службѣ, къ качествѣ матросовъ и плотниковъ, въ которыхъ нуждалась Персія. Тогда русскому правительству пришлось, во-первыхъ, пожалѣть обѣ уничтоженнѣй такъ поспешно и неосторожно казенному флоту и начать въ Казани экстренно постройку нового, на случай войны съ Персіемъ, и, во-вторыхъ, стѣснить частныхъ судовладѣльцевъ—раньше, запрещеніемъ иностранцамъ имѣть суда, а русскимъ продавать послѣднія и отпускать матросовъ, а потомъ, и уменьшеніемъ числа частныхъ судовъ, мотивируя это тѣмъ, что русскія суда могутъ попадать, благодаря появившемуся персидскому флоту, къ шаху и увеличивать тѣмъ его морскія силы. Дѣло дошло до того, что въ 1747 г. оставлены въ частномъ владѣніи только рыболовныя суда, а коммерческія грузовые отобраны въ казну, съ уплатой владѣльцамъ ихъ стоимости. Отобрано: 4 гекбота, 4 гукора, 16 гальотовъ, 4 мелкихъ «носуды»; два судна были въ постройкѣ. Оставлены въ частныхъ рукахъ два корабля, принадлежавшия раньше англичанамъ, но плаваніе на нихъ по морю, какъ есть основаніе предполагать, не было дозволено. У хозяевъ остались только 44 рыболовныхъ морскихъ лодокъ ⁽¹⁾. Перевозка грузовъ и пассажировъ стала производиться

1) М. Сб. 1849 г. Іюль, II, 472.

шпять казною, въ распоряженіи которой оказалось, такимъ образомъ, около восьмидесяти судовъ.

Главнымъ виновникомъ всего этого былъ англичанинъ Эльтонъ, до 1738 г. находившійся съ товарами Англійской Торговой Компаниі, получившей право производства торговли черезъ Россію, въ Персіи. Эльтонъ, по окончаніи постройки въ Казани двухъ кораблей, былъ въ Персіи, сблизился съ Надиръ-шахомъ, поступилъ на персидскую службу и явился, по порученію шаха, за устройство персидского флота. Спѣшно строилъ Эльтонъ суда для шаха въ Мазандаранѣ. Якоря, же неимѣніемъ жалѣзъ, добывали со дна моря; паруса шили изъ бунахныхъ матерій, такъ какъ холстъ и др. матеріалы не ввозились въ Персію изъ Астраханіи, по запрещенію русскаго правительства. Персіяне, работавшіе подъ руководствомъ Эльтона, бѣгали съ работы отъ чрезмѣрной прити и жестокости англичанина, прибивавшаго ослушниковъ къ столбу за уши. Астраханскому губернатору Татищеву было приказано арестовать Эльтона, занимавшаго его въ Астрахань хитростью, — но это не удавалось. Тогда стали задерживать въ Астраханіи товары, идущіе въ Персію, и притеснять англичанъ чѣмъ можно. За поимку Эльтона обѣщали крупную сумму. Такъ, вместо ожидавшагося роста русско-персидской торговли при посредствѣ англичанъ, вместо возможнаго расширенія коммерческаго судоходства на Каспіѣ, начались частой и неурядицы. Вновь выстроенный, оснащенный и вооруженный флотъ персидскій, появившись въ морѣ, требовалъ отъ русскихъ судовъ салютациіи и причинялъ разнаго рода непріятности русскимъ мореходамъ. Наконецъ, умеръ шахъ Надиръ, и положеніе Эльтона ухудшилось. Во время же возникшихъ въ Персіи беспорядковъ, Эльтонъ былъ убитъ¹⁾). Россія воспользовалась случаемъ и сожгла иять состава персидского флота два трехмачтовыхъ корабля, встрѣченныхъ нарочно посланными для сего русскими военными судами 13 сентября 1751 г. въ р. Сефидрудъ²⁾). Тогда каспійское судоходное дѣло вступило на новый путь: частной предпримчивости предоставлена была эксплоатациія морскаго коммерческаго пути въ Персію. Отобранныя у купцовъ суда возвращены и учреждена судовая компанія изъ купцовъ (1751 г.), которой предоставлено право выстроить двадцать пять судовъ для транспортированія черезъ Каспійское море кладей, пассажировъ и казенныхъ припасовъ³⁾.

¹⁾ Н. Поповъ. Татищевъ и его время. СПБ.

²⁾ Вѣстн. Имп. Геогр. О-ва 1851 г. кн. 3. Мор. Сб. 1851 г. № 12.

³⁾ Чулковъ II, 2, 263—273. Капиталь Компаниіи 50 т. руб. Во главѣ стояли купцы Кобяковъ и Бирюковъ. Всикіи желающій, русскій, могъ вступить въ компаніоны. Наблюденіе наль дѣлами Ко. имѣлъ губернаторъ. Фрахтъ устанавливался по «консиліуму».

По мнѣнію правительства, такая компания была «вещь зѣло нужная и государству полезная». Хотя другія возникавшія торговыя компании — графа Воронцова, Исаханова — могли имѣть суда лишь только для своихъ надобностей, но отнюдь не принимать кладей частныхъ и казенныхъ для транспорта, тѣмъ не менѣе частному морскому судоходному дѣлу открывался просторъ. Казенныхъ судовъ, кромѣ четырехъ-бугорной брандвахты, имѣлось всего-то нѣсколько штукъ.

Когда же, спустя еще нѣсколько лѣтъ, именно въ 1762 г. всякия компании уничтожены, торговля и судовое дѣло освобождены отъ монополистовъ, верховодствовавшихъ компаниями, то судовое дѣло уже получило совсѣмъ иное направление. Суда дозволено было имѣть не-возвращанно всѣмъ астраханскимъ жителямъ. Число русскихъ жителей въ Астрахани было не велико и не было крупныхъ капиталистовъ, какъ арияне, почему дозволеніе имѣть суда всѣмъ невозвращанно оказалось весьма пріятнымъ и полезнымъ больше всего для армянъ. Они и принялись строить суда. Русские коммерсанты, всегда косо смотрѣвшіе на успѣхи армянъ въ торговлѣ и на тѣ привилегіи, которыхъ имъ рас-точались, рѣшились оказать противодѣйствіе, присвоивъ исключительное право быть собственниками судовъ. Въ лицѣ астраханского губерна-тора Н. А. Бекетова, русские купцы нашли себѣ поддержку. Онъ самолично воспрепятствовалъ армянамъ строить суда. Такимъ образомъ, на первыхъ же порахъ свободы въ морскомъ судовомъ дѣлѣ, явились пре- пятствія, и притомъ со стороны людей, которые сами не отличались предпримчивостью и потому не могли оказать того широкаго, благо-дѣтельного вліянія на развитіе судового дѣла, которое можно было ожидать отъ армянъ. Армяне не замедлили войти съ ходатайствомъ въ Сенатъ. Бекетовъ, съ своей стороны, представилъ, что право строенія морскихъ судовъ у армянъ слѣдуетъ отнять въ соображеніяхъ полити-ческаго характера, дабы пресечь армянамъ возможность подавать въ Персію вѣсти. Армяне Саратовъ, Кампановъ и др., узнавъ о такомъ представлениі губернатора, смѣло и энергично протестовали противъ по- добныхъ подозрѣній и укоровъ, обративъ вниманіе Сената, что Беке-товъ укоряетъ ихъ, армянъ, еще ничѣмъ не показавшихъ своего из-мѣнничества, какъ разъ въ то время, когда русскій, цосадскій человѣкъ, Иванъ Столяровъ, принялъ въ Персіи магометанство и сдѣлалъ для шаха «регулярное судно» съ нѣсколькими шлюпками*). Армяне восторжествовали. Сенатъ пашелъ, что право судостроенія издревле принадлежитъ жителямъ Астрахани, а слѣдовательно и армянамъ, какъ

*) П. С. З. Р. И. т. XVIII, стр. 101^o.

русско-подданнымъ и живущимъ въ Астрахани, почему они и должны пользоваться въ судовомъ дѣлѣ одинаковымъ съ русскими правомъ¹⁾). Но не состоявшіе русско-подданными не могли имѣть своихъ судовъ и это, по уничтоженіи компаніи гр. Воронцова, отразилось на мангышлакской торговлѣ, куда перестали ходить суда, къ крайнему огорченію хивинцевъ, туркменъ и др. азіатскихъ народовъ, уже привыкшихъ къ сношеніямъ по морю съ Астраханью. Разрѣшеніе вопроса, въ сущности не сложнаго, потребовало снаряженія цѣлой экспедиціи для описи восточныхъ береговъ и устройства на Мангышлакѣ укрѣпленія. Такимъ образомъ, дѣйствія правительства не были уравновѣшены; заботы о судоходствѣ къ западному берегу моря были разносторонни и все разрѣщалось просто, одними указами,—а становившееся довольно крупнымъ, дѣло на восточномъ берегу пресѣкалось, пока экспедиція снарядится и произведетъ свои изысканія. Пока налаживалось частное каспійское судоходство, обнаружилось, что русско-персидская торговля съ каждымъ годомъ падаетъ. Упадокъ этотъ былъ такъ значителенъ, что изъ Астрахани въ Петербургъ начали посыпать тревожныя донесенія. Отыскивая причины этого упадка, одни видѣли ихъ въ чрезмѣрныхъ льготахъ ариянамъ и въ ихъ недобросовѣстности, благодаря чему трудно было вести свои коммерческие обороты русскимъ²⁾; другіе же — «въ худыхъ обстоятельствахъ въ Персіи» и т. д. Въ дѣйствительности, совокупность причинъ ропила русско-персидскую торговлю еще съ самаго начала прошлаго вѣка, т. е. съ того времени, какъ отношенія Россіи къ Персіи сдѣлались недружелюбными, а въ самой Персіи шли безпрерывныя междуособія. Какъ бы то ни было, но торговый застой на Каспіѣ сдѣлся такъ значителенъ съ 1770 года, что многіе оставили свои дѣла, морскія суда стояли праздно, а которыхъ ходили—брали грузъ, за недостаткомъ его, вдвое менѣе чѣмъ бы слѣдовало, да и этого поджидали, иногда, цѣлое лѣто. Пришлось вновь ухватиться за мысль объ учрежденіи торговой компаніи, проектъ которой и былъ опубликованъ въ 1773 г. съ тѣмъ, чтобы въ учрежденную «комиссію о коммерції» всякий присыпалъ свои замѣчанія на проектъ. По проекту, вольное судоходство уничтожалось и кромѣ судовъ, принадлежащихъ компаніи, никто другой возить товары по морю права не имѣлъ. Только рыболовныя суда могли свободно принадлежать всѣмъ. Замышлялась еще экспедиція къ берегамъ Персіи, для устройства торговыхъ факторій и учрежденія ближайшихъ сношеній съ Персіей, но на-

¹⁾ Чулковъ П., 2, 405. Семеновъ П., 48. Указъ отъ 17 ноября 1769 г.

²⁾ Гмелинъ.

чавшійся цугачевскій бунтъ взволновалъ все низовое поволжье. Для успокоенія края пришлось напрягать всѣ усилія и вопросъ о факторіяхъ былъ отложенъ. Само собою разумѣется, что это еще болѣе ухудшило и каспійское, и волжское судоходное дѣло.

Со времени сдѣланныхъ Россію уступокъ Персіи и до послѣдней четверти прошлаго столѣтія, обстоятельства каспійского судоходства прияли, такимъ образомъ, совсѣмъ печальный образъ. Развитію частнаго судоходства препятствовалъ упадокъ торговли, вслѣдствіе изложенныхъ причинъ, а военная флотилія, будучи сокращена до 3-хъ десяти-пушечныхъ ботовъ, могла быть возобновлена только постройкою новыхъ судовъ, въ чёмъ необходимость скоро и сказалась. То и другое обстоятельства были постоянно въ виду правительства. Чтобы оказать содѣйствіе развитію торгового судоходства, правительство не рѣдко даже шло въ своихъ распоряженіяхъ въ разрѣзъ съ мѣрами предосторожности, принимавшимися мѣстными начальствомъ. Построилъ, напримѣръ, рябинскій ханъ два морскихъ судна. Правда, оба были плоховаты и малонадежны; тѣмъ не менѣе, по обстоятельствамъ того времени, морская суда въ рукахъ персовъ естественно беспокоили Россію. Графъ Чернышевъ, вице-президентъ государственного совѣта, получивъ извѣстіе объ этомъ, поставилъ въ государственномъ совѣтѣ вопросъ: не сжечь ли эти два персидскихъ судна, какъ сожгены были суда при шахѣ Надирѣ? Государственный совѣтъ, разсуждая, что ханъ можетъ быть наимѣренъ употребить суда для торговли, былъ противъ предложенія. Зачѣмъ жечь? Во вредъ Россіи, едва-ли-де онѣ послужатъ, а торговлѣ, можетъ быть, окажется-де подспорье⁽¹⁾. Позднѣе, когда отношенія обострились, осторожность, въ этомъ отношеніи, дошла до того, что жгли свои собственныя, русскія суда, дабы они не попали въ персамъ. Въ 1783 г. русскій ботъ № 3-й попалъ, вслѣдствіе шторма, на Ферабадскую косу и далъ течь. Командиръ Трубниковъ, снявъ грузъ и команду, ботъ сожгъ и какъ бы довольный тѣмъ, что удалось сжечь корабль и что онъ не попадетъ къ персамъ, рапортовалъ о крушениіи такъ: «вѣррнныи инѣ ботъ № 3 и команда, въ безсчастномъ случаѣ, обстоять благополучно»⁽²⁾...

Послѣдній фактъ относится ко времени, когда на Каспійскомъ морѣ уже дѣйствовала эскадра, вновь выстроенная въ Казани⁽³⁾ и вышедшая подъ командою капитана Войновича къ берегамъ Персіи,

¹⁾ Архивъ Гос. Сов. т. I ч. 2. отд. юридич., 787. СПБ. 1869.

²⁾ Лѣтопись крушений и пожаровъ судовъ Русск. флота съ 1713—1853 г. А. Соколова. СПБ. 1855 г. стр. 33—34.

³⁾ Мат. къ Нов. Ист. Кавказа. Буткова. т. II, 70—71, 1869 г. СПБ.

съ тою цѣлью, о которой упомянуто выше, т. е. для устройства торговой факторіи. Въ исторіи развитія каспійского судоходства, экспедиція Войновича фактъ особенно интересный. Екатерина II, очевидно слѣдя примѣру Петра I и жалѣя объ уступкахъ, сдѣланныхъ Персіи въ предшествовавшія царствованія, намѣревалась захватить южныя побережья Каспія. О водвореніи нашего могущества на Каспіѣ мечталъ и Потемкинъ, съ ордеромъ которого графъ Войновичъ и принялъ начальство надъ каспійской эскадрою. Въ ордерѣ предписывалось Войновичу идти къ берегамъ Персіи, наказать Бакійскаго и Гилянскаго хановъ за притѣсненіе русскаго купечества и употребленіе насильственныхъ мѣръ къ помѣхѣ русскому правительству, завести на Каспійскомъ морѣ коммерческія поселенія и распространить русскую торговлю до странъ восточной Индіи (¹).

29 іюня 1781 г. Войновичъ вышелъ изъ Астрахани съ эскадрою, прибылъ въ Астрабадскій заливъ, занялъ мѣсто и началъ возводить постройки будущей торговой факторіи, — но былъ измѣнически схваченъ персіянами и отправленъ въ тюрьму. Подчинившись требованію срыть укрѣпленіе, Войновичъ получилъ 2 января 1782 г. свободу и въ сентябрѣ прибылъ въ Астрахань, гдѣ оказалось, что суда эскадры сгнили и для плаванія не пригодны.

Пока снаряжали новую эскадру, для которой постройка фрегатовъ, бомбардирскихъ кораблей и проч. судовъ производилась въ Казани же, прошло нѣсколько лѣтъ, въ теченіе которыхъ, въ цѣлахъ покровительства русской коммерціи на Каспійскомъ морѣ, въ устьяхъ Волги содержались специальный казенный суда. Одинъ фрегатъ и ботъ постоянно находились у астрабадскаго залива.

«Для владѣнія моремъ», государственный совѣтъ въ 1793 г. опредѣлилъ имѣть на Каспійскомъ морѣ постоянно три фрегата, два бомбардирскихъ судна, шесть полуботныхъ ботовъ, въ числѣ ихъ два транспортныхъ. Вся эскадра хорошо вооружена ²). «Для учрежденія навсегда прочной пристани и господствованія русскаго флага въ полной мѣрѣ Каспійскимъ моремъ» было принято предложеніе графа Гудовича занять о. Свиной ³). Постройка военныхъ судовъ продолжалась и скоро каспійская флотилія грозно бороздила море на пути въ Персію, подъ начальствомъ графа Вал. Зубова, для отмщенія за поступокъ съ графомъ Войновичемъ, восстановленія русскаго престижа на Каспіѣ и, самое главное, для открытия дороги русскимъ купцамъ въ Индію ⁴).

¹⁾ Ж. М. Вн. Д. 1839 г. № 9. «Экспедиція гр. Войновича».

²⁾ Архивъ Госуд. Сов. т. 1 ч. 2. 139.

³⁾ П. С. З. Р. И. т. ХХIII. № 17118 и 17183

⁴⁾ Буткова. Мат. къ Нов. ист. Кавказа т. III 275.

Смерть императрицы и воцарение государя Павла I помышали окончанием д'ействий эскадры Зубова. Персидская война прекращена императоромъ, а каспийская флотилія вновь пришла въ такой упадокъ, что къ началу слѣдующей войны съ Персіею (1804—1813 г.) пришлось спѣшить постройкою судовъ не только ужъ въ одной Казани, но и въ Астрахани. Строили корветы, лугеры, бомбардирскіе корабли и проч. Съ окончаниемъ войны въ 1813 г. составъ каспийской флотиліи опять сократился и, вообще, снова замѣчается запущенность оставшихся судовъ и астраханскаго порта. Не надолго, однако, покинули море военные суда. Въ 1826 г. опять возникла война съ безпокойной, растерзанной смутами и восстаниями, сосѣдкою. Военные операции по всему западному побережью и крейсерство на югѣ моря вызвали усиление и возобновленіе флотиліи, постройка которой уже производилась въ Астрахани. Ко второму году кампаніи, военный флотъ достигъ 40 вымпеловъ¹⁾. Съ заключениемъ Туркманчайскаго мира 10 февраля 1828 г., флотилія была сокращена, но незначительно, такъ какъ въ этомъ же году, съ началомъ турецкой войны, каспийскому флоту пришлось подвозить провиантъ, снаряды и рекрутъ. Онъ состоялъ тогда изъ 14 пушечныхъ бриговъ, 6 транспортовъ и 12 разныхъ мелкихъ казенныхъ судовъ. Кроме того уже были два парохода. Въ Астраханскомъ портѣ сосредоточивалось постоянное строеніе казенныхъ судовъ, переведенное изъ Казани и Нижнаго.

Чтобы не возвращаться болѣе къ каспийскому военному флоту, упомянемъ, что въ 1843 г. онъ заключалъ въ себѣ 22 вымпела: 4 брига, одинъ тендеръ, два 40-сильныхъ парохода, 6 транспортовъ, 5 эмбенскихъ ботовъ и 4 мелкихъ судна.

VI.

Коммерческое судоходство по морю въ первой половинѣ нынѣшняго вѣка.

Состояніе коммерческаго флота въ началѣ вѣка.—Официальная характеристика его.—Каспийскіе судовладѣльцы.—Шхоуты, бакинки, киржими.—Начало строенія морскихъ шхунъ.—Несовершенства коммерческаго паруснаго флота.—Влияние персидскихъ войнъ на развитіе каспийскаго судоходства.—Косность и невѣжество каспийскихъ судовладѣльцевъ.

Обращаясь къ коммерческому судоходству, мы видимъ, что оно оставалось почти заслоненнымъ безпрерывными военными операций на

¹⁾ А. Губ. Вѣд. 1843 г. № 30, 213—217.

Каспій. До експедиції Войновича—ему удѣлялось внимание, о немъ были кое-какія заботы. Интересы купцовъ судовладѣльцевъ такъ или иначе ограждались. Въ инструкції напимъ консуламъ въ Персії, напримѣръ, писалось, оставить дурную привычку задерживать суда частныхъ лицъ, привезшихъ провіантъ и амуницію, по вѣскольку мѣсяцевъ, а отпускать скорѣе, чтобы судовладѣльцы не несли убытки и суда ихъ зря не гнили. Въ виду частой гибели коммерческихъ судовъ въ морѣ, особенно осеню, установился порядокъ—не выпускать судовъ изъ Астраханскаго порта послѣ 5 октября, а суда сосноваго дерева могли плавать только три навигаціи, съ починкою же—не болѣе пяти. Со времени же военныхъ кампаній противъ Персії при Екатеринѣ, т. е. отъ експедиції Войновича и до появленія первыхъ пароходовъ на Каспіѣ, именно до 1828 года, коммерческая каспійская флотилія оставалась виѣ попеченій, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда ю пользовались въ тѣхъ же военныхъ цѣляхъ, т. е. употребляли для подвоза провіанта и войскъ. Такъ въ 1805 году подъ командою капитана-лейтенанта Веселаго перевозили десантъ въ Эязели на 20 судахъ, изъ которыхъ одиннадцать были купеческія, а въ войну 1828 г. на 20 купеческихъ каспійскихъ судовъ было наложено амбарго ¹⁾). Неблаговременными, конечно, оказались бы попеченія о развитіи коммерческаго флота въ этотъ болѣе чѣмъ полуѣвропейской періодъ борьбы въ Персії и съ Персіею, почему мы и видимъ его (флотъ), до половины нашего XIX вѣка, въ самой непривлекательной видѣ и крайне малочисленныемъ. Въ 1802 г. плавало всего-то 68 шхуотовъ. Но что это были за суда—одно название „шхууты“. По аттестації командира астраханскаго порта „если бы сдѣлать точно осмотры по всей строгости, какъ законъ повелѣваетъ, то тогда ни одно судно не было бы выпущено“ ²⁾). До какого ничтожества дошло судоходство по Каспію и началѣ вынѣшняго вѣка, можно видѣть изъ того, что въ 1803 году къ астраханскому порту пришло всего-то 17 россійскихъ кораблей (гальютонъ), а отошло—19 ³⁾). Въ навигацію 1816 года прибыло къ Астраханскому порту разныхъ судовъ 65, а отбыло 24. И въ этомъ числѣ видное мѣсто занимаютъ суда ходившія на Мангышлакъ, съ которыми, за время експедиції въ Персію и военныхъ кампаній, только и поддерживалось болѣе или менѣе дѣятельно торговое сношеніе, имѣвшее, впрочемъ, такой же характеръ, какъ и въ глубокую старину. Придетъ судно къ Мангышлаку,

¹⁾ Изъ дѣлъ Архива Департ. тамож. сб. «Русск. Судоходство» 1889 г.

²⁾ Запрещеніе выходить въ открытое море.

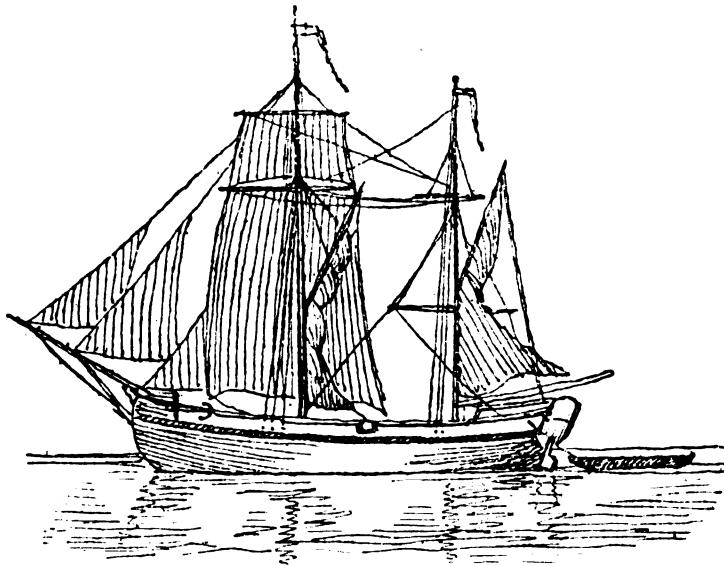
³⁾ Зябловскаго «Землеопис. Росс. Имп.», Спб. 1810 г., ч. V, 490.

⁴⁾ Сѣверн. Почта 1817 г., № 9.

кочевники за плату даютъ знать объ этомъ хивинскимъ и бухарскимъ жителямъ; тѣ съезжаются и производятъ иѣновой торгъ ¹⁾).

Въ наше время, при нынѣшнемъ развитіи каспійскаго судоходства, смѣшно, когда узнаешь, что о приходѣ морскаго судна къ Астрахани корреспондировали въ столичныя газеты, а между тѣмъ это фактъ, повторяющійся неоднократно въ первую четверть нынѣшняго вѣка ²⁾.

Съ прекращеніемъ войнъ съ Персіею, т. е. съ 1828 г. обстоятельства измѣняются къ лучшему и, въ теченіе первыхъ же десяти лѣтъ, коммерческій флотъ на Каспіѣ превышаетъ 200 судовъ. Изъ нихъ шхуутовъ, т. е. судовъ значительныхъ размѣровъ было 41, величиною отъ 289 ластовъ до 30. Въ томъ числѣ, только 10 были свыше двухсотъ ластовъ, пять отъ 100 до 135 ластовъ и т. д. Владѣльцами этихъ шхуутовъ были: Герасимовъ, Кафтаниковъ, Хлѣбниковъ, Шафіевъ, Суджавъ, Миръ-Багировъ, Аслановъ, Ходжаевъ, Лорисъ-Меликовъ, Никифоровъ, Хусеинъ, Бековъ, Миръ-Касимовъ, Аліевъ



Бакинка.

Углевъ, Щербаковъ, Измаиловъ, Сафаровъ, Шершиловъ. Наибольшее число шхуутовъ было у Багирова (8), у Хлѣбникова (7), Кафтани-

¹⁾ Оверецковскій.

²⁾ Сѣв. Пчела 1812 г., № 52 («Астрах. Л., 1890 г., № 22»).

кова (5), Герасимова (4). Число шхоутовъ возрастаю. Въ 1832 г. только Хлѣбниковъ строилъ два новыхъ. Кромѣ шхоутовъ плавали къ Шандруковской, Серебряковской, Сладкорѣченской пристанямъ и къ Гурьеву, и на Мангышлакъ, и въ Персидскіе порта 198 купеческихъ расшивъ, разной величины отъ 109 до 12 ластовъ. Крупныхъ было не много, преобладали расшивы отъ 45 до 12 ластовъ. Всѣ эти расшивы и шхоуты вмѣстѣ могли поднять 1.598.610 пуд. ¹⁾). Кромѣ шхоутовъ и расшивъ ходили еще по морю бакинки и киржими. Бакинки—это суда, по преимуществу принадлежавшія бакинскимъ персамъ, уродливые, чаще всего передѣленные изъ старыхъ шхоутовъ. На киржимахъ плавали у южныхъ береговъ Каспія.

Такъ называемыя шкуны, т. е. наиболѣе употребительныя теперь парусныя суда, стали строить съ начала шестидесятыхъ годовъ. Образцомъ послужили шкуны, выстроенные въ 1843 г. въ Або, по заказу правительства. Первымъ частнымъ владѣльцемъ парусной шкуны на Каспійскомъ морѣ былъ, какъ передаются, Маркель Никольскій. Въ 1862 году шкунъ было только двѣ. Въ эту пору, помимо шхоутовъ, оставались излюбленными еще транспортами и бриги.

Какъ задержали русско-персидскія войны развитіе каботажа, можно судить изъ того, что послѣ 1828 г. оно быстро стало увеличиваться и уже въ 1856 году было въ приходѣ къ Бакинскому и Астраханскому портамъ 569 судовъ, а въ отходѣ 542 ²⁾).

События второй половины прошлаго столѣтія, изложенные выше, дурно отразились и на мореходныхъ званіяхъ прикаспійскихъ жителей, и на техникѣ судостроительства. Прибавивъ къ тому же косность, неразвитость, малую предпримчивость населенія—мы и не должны удивляться, что до 40-хъ годовъ нашего столѣтія каспійское коммерческое судоходство остановилось еще въ младенчествѣ.

Въ открытое море, какъ и въ глубокую старину, моряки боялись пускаться—и по ненадежности судовъ, и по отсутствію мореплавательныхъ знаній. Компасовъ и картъ мало кто имѣлъ, да если бы они и были на всѣхъ судахъ, то пользы отъ этого не много—безграмотность лоцмановъ мѣшала пользоваться ими ³⁾). Въ то время какъ каспійский военный флотъ пополнялся судами новыхъ конструкцій, когда гуокры, гальоты и т. п. суда замѣнялись фрегатами, бомбардирскими кораблями и проч., коммерческий флотъ строился по одному шаблону, безъ вся-

¹⁾ А. Губ. Вѣд. 1839 г., № 3.

²⁾ Эконом. Указат. 1858 г., стр. 96 (къ Астраханскому порту въ приходѣ записано въ 1856 г. 126 судовъ, въ отходѣ 134, къ Бакинскому въ приходѣ 323, въ отходѣ 542).

³⁾ «Русск. Судох.» 1889 г., № 88, стр. 27. Архивная выписка.

кихъ усовершенствованій и совершалъ плаваніе подъ руководствомъ изумительно малоувѣдущихъ моряковъ. Въ 1793 г. отправленъ былъ отъ Коллегія въ Астрахань корабельный подмастеріе, которому и поручено было показать астраханскимъ строителямъ какъ лучше строить мореходныя суда. При Екатеринѣ же, были посланы на купеческія суда, ходившія въ Персію, морскіе офицеры; но судовладѣльцы отка-зались ихъ принять, подъ предлогомъ, будто бы, ихъ худого поведенія и незнанія дѣла¹⁾). Предписаніе командиру Астраханскаго порта наблю-дать за исправностью купеческихъ судовъ, свидѣтельствовать ихъ, мало помогало. Купеческія суда продолжали оставаться плохими и гибли на Каспійскомъ морѣ такъ часто, что это обратило на себя въ 1802 г. Высочайшее вниманіе²⁾). Проходить еще десятокъ лѣтъ, другой, тре-тій, а дѣло не улучшается. Невѣжество шкиперовъ и конструкція су-довъ остаются тѣми же³⁾). Уже въ 40-хъ годахъ, когда оказалось, что лучшимъ типомъ для Каспія является шкуна, образецъ которой имѣлся предъ глазами судовладѣльцевъ, все-таки продолжали плаваніе на шхунахъ, не отрица, однако, что шхуна лучше. Такъ неподвижны и неподатливы были на новшества каспійскіе судовладѣльцы.

Неподатливость эта въ значительной степени зависѣла, кроме не-вѣжества и косности, еще и отъ незначительности торговыхъ операцій, а потому и малой прибыльности судового дѣла. Подтвержденіемъ этого можетъ служить нынѣшній чисто американскій размахъ судовладѣльцевъ, безпрерывно строящихъ стотысячныя усовершенствованія паровыя суда, благо, что широкое развитіе нефтепромышленности вызываетъ и оку-наетъ эти расходы. И въ этомъ случаѣ требовались примѣры развитыхъ предпримчивыхъ людей, безъ которыхъ даже и прибыльность дѣла и большое развитіе торговли и промысла, косность брала верхъ. При-помнимъ, давно ли Каспій началъ щеголять дорогими, хорошо устроен-ными судами? Уже въ наше время, въ восемидесятыхъ годахъ, въ пе-чати указывалось, что состояніе не парового флота на Каспійскомъ морѣ не очень далеко ушло отъ охарактеризованного командромъ астра-ханскаго порта въ 1802 г. Примитивные способы судостроенія, отсут-ствие мореплавательныхъ знаній и хорошихъ, вѣрныхъ инструментовъ— вотъ отличительная черта каспійскаго судоходства, о которой часто писалось и говорилось до послѣдняго времени⁴⁾). Почти 20 лѣтъ оста-

¹⁾ П. С. З. Р. И. т. XI, № 13.900.

²⁾ «Русск. Судох.» 1889 г., № 88, 27.

³⁾ «Отеч. Записки» 1827 г., ч. XXX, стр. 496. Путешественникъ Гамба о Касп. м. и «Морск. Сборн.» 1849 г. т. II, № 3, 206.

⁴⁾ Замѣчательно, что ни въ Баку, ни въ Астрахани до 80-хъ годовъ не было даже порядочнаго инструментальнаго магазина, где бы моряки могли запастись необходимымъ. Въ Астратанѣ этотъ пробѣлъ теперь заполненъ.

вались глухи къ мысли, проведенной въ 1858 г. въ «Астрах. Губ. Вѣд.» г. Круге относительно необходимости учрежденія мореходнаго училища¹⁾). Мысль эта осуществилась только въ 1876 г.²⁾, тогда какъ въ Гурьевѣ мореходный классъ открыть тремя годами раньше. Въ Баку же мореходнаго класса не было до 1884 г.³⁾.

Едва ли не большиимъ горемъ являлись и являются по сю пору лоцманы мусульмане и мусульмане судовладѣльцы. Первые невѣжественны, а вторые, кроме того, алчны, почему не могутъ отвыкнуть отъ дурной привычки покупать старыя суда и на нихъ работать. Наливная система перевозки нефти и керосина, примѣненіе которой впервые на Каспийскомъ морѣ принадлежитъ Бр. Ник. Ив. и Дмит. Ив. Артемьевымъ, развивала названную выше дурную привычку; она же, наливная система, составила въ исторіи каспійскаго судоходства новую эру, которой мы здѣсь не будемъ касаться. О ней мы поговоримъ во второй части нашихъ очерковъ, касающейся волжско-каспійскаго пароходства и, въ частности, наливной системы. Здѣсь же замѣтимъ, что нефтепромышленность, пріобрѣтеніе Закаспійскаго края и мирная сношенія съ Персією оказали ту услугу каспійскому судоходству, что вмѣсто нѣсколькихъ десятковъ жалкихъ шхутоў первой четверти нашего вѣка, плаваетъ теперь на Каспийскомъ морѣ свыше 1200 только парусныхъ судовъ, при чёмъ, изъ всѣхъ 146 миллионовъ пудовъ груза, привезенныхъ съ моря и вывезенныхъ имъ черезъ Астрахань, на долю парусныхъ судовъ выпадаетъ почти одна треть. Къ девяти футамъ подвозится на парусныхъ судахъ до 40 мил. пудъ груза⁴⁾. Остальной грузъ теперь привадлежитъ паровымъ судамъ.

VII.

Рѣчное дѣло отъ Екатерины II до начала пароходства.

Мысли Императрицы Екатерины II о конструкції рѣчныхъ судовъ.—Письмо Екатерины II къ Чернышеву.—«Топорныхъ» суда и борьба съ судовладѣльцами по введенію «пильныхъ» судовъ.—«Затвердѣлость» купцовъ.—Парусный ходъ.—Машинныя суда - коноводки.—Немножко статистики.—Ходъ на «рысковыхъ».—Цѣни съ пуда груза на протяженіяхъ и сѣм'иныхъ.—По Волгѣ въ 1797—1846 г.

Обращаясь теперь къ рѣчному волжскому судоходству въ старину именно, послѣ Петра I, мы видимъ, что даже при Екатеринѣ II оно

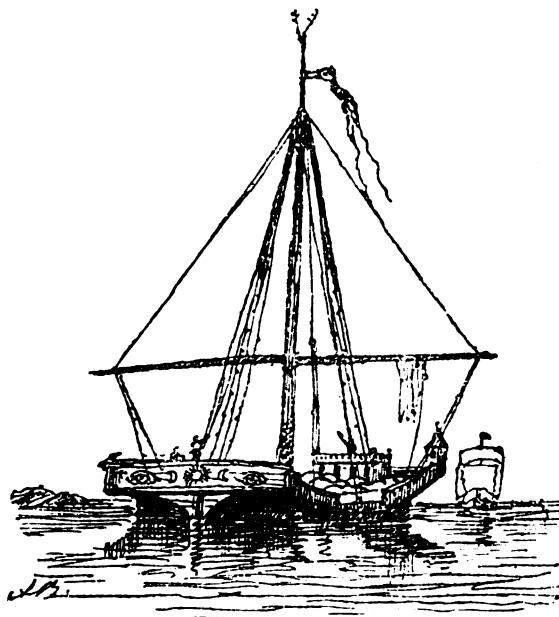
¹⁾ «А. Губ. Вѣд.» 1858 г. № 1.

²⁾ «Астрах. Лист.» 1876 г. № 137. Открытъ 14 ноября 1876 г.

³⁾ Изв. Имп. О-ва для содѣйств. тор. морск. вып.

⁴⁾ Изъ доклада Х. Н. Сергеева, прочитанного въ О-вѣ содѣйствія торговому мореходству.

оставалось въ крайне неудовлетворительномъ состояніи, идя какъ бы рука обь руку съ морскимъ судовымъ дѣломъ. Какъ и въ древности, суда съ верховьевъ Волги, во второй половинѣ прошлаго вѣка и почти до конца его, приходили въ маѣ и сентябрѣ, привозя грузы всякихъ товаровъ. Суда эти сплавныя, были значительной величины. Ихъ ломали въ Астрахани и лѣсь употребляли на постройки и тоцливо. Затѣмъ, плавали еще «расшивы? гребныя», поднимавшія до 5 т. пудъ, асланки, на которыхъ возили вверхъ соль и рыбу, клады. лодки



Кладная или расшива.

(межеумки), барки, паузки. Паузки—это самыя крупныя рѣчныя суда прошлаго вѣка, поднимавшія до 40 т. пудъ и перевозившія, главнымъ образомъ, соль. Были даже вмѣстимостью 60 т. пудъ. Имѣли онѣ два паруса на одной мачтѣ и отъ 150 до 300 бурлаковъ, тянувшихъ суда бечевой. Но такіе крупные и тяжелые паузки выходили уже, въ концѣ прошлаго вѣка, изъ употребленія¹⁾.

Всѣ названные типы судовъ были тяжелы, неуклюжи; даже струги небольшихъ размѣровъ шли на парусахъ не быстрѣе гребной галеры. Императрица Екатерина II, будучи въ Нижнемъ, сама въ этомъ убѣдилась, замѣтивъ много такихъ тяжелыхъ на ходу судовъ. «Не конструкція ли въ томъ виновата», подумала Государыня и приказала

¹⁾ Гмелинъ, 342.

находившемуся при ней Пущину сдѣлать рисунокъ такого струга, достать модель и отвезти въ Адмиралтейство-Коллегію, «дабы обсудить: какъ поправить и сдѣлать лучше и легче въ ходу струга, черезъ что послѣшнее коммерція пойдетъ»... «Но только, — говоритъ въ письмѣ Императрица, — смотрѣть надо, чтобы оснастка не обошлась дороже, и чтобы груза не меныше было, а то хотя какъ хорошо и надежно не будетъ, не переймутъ¹⁾». Взглядъ этотъ, — опасеніе, что судопромышленники не охотно возьмутся за улучшеніе своихъ судовъ, — оказывался вполнѣ справедливымъ. Какихъ трудовъ, какой борьбы стоило введеніе новинки на Волгѣ въ ту эпоху, служитъ лучшимъ примѣромъ исторія, съ такъ называемыми, «топорными» судами. Дѣло въ томъ, что на постройку изстари плававшихъ на Волгѣ плохой конструкціи судовъ шло огромное количество лѣса. Изъ одного бревна выходило „топорныхъ“ только двѣ доски; между тѣмъ, при распилѣ, бревно давало бы четыре и пять досокъ. Съ цѣлью сбереженія лѣса, топорные барки и суда подвергались запрещенію еще въ 1748 г.; но судовладѣльцы избѣгали постройки изъ пильныхъ досокъ, обходившихся дороже.

Въ 1762 г. принялись болѣе рѣшительно за уничтоженіе судовъ топорной работы. Обѣщано было, черезъ годъ по распубликованіи повелѣнія, строющіяся топорныя суда ломать, а въ ходу которыхъ — останавливать, разгружать и брать до 200 рублей штрафа. Тѣмъ временемъ, лицамъ, заводившимъ лѣсопилки («пильные мельницы») и строившимъ суда изъ пильныхъ досокъ, давали правительственное пособіе въ 1000 рублей на раму, безъ процентовъ, на 5 лѣтъ. Нѣсколько лѣсопилокъ и было заведено, — но пильныхъ барокъ купцы не приобрѣтали и мельницы-лѣсопилки несли убытокъ.

«Къ конечному пересѣченію употребленія топорного лѣла судовъ», сначала брали по 5 рублей съ барки на той пристани, где она выгружалась, а потомъ, «дабы престѣчь такую (купцовъ) затвердѣлость и предохранить лѣса отъ истребленія» — съ топорныхъ судовъ назначено брать по 30 руб. и, наконецъ, третью часть привозимаго на пильныхъ судахъ въ Астрахань хлѣба, дозволялось отпускать въ Персию²⁾. Но и этой мѣры оказалось недостаточно для водворенія «пильныхъ» судовъ. «Затвердѣлость» купцовъ, какъ удачно выражено въ официальномъ документѣ, очевидно, была чрезмѣрно велика. Пришлось привѣгать и къ другимъ средствамъ. Между прочимъ, въ «уставѣ о

¹⁾ Полн. Собр. Зак. Р. И. т. XXIII, № 17118.

²⁾ Указы Имп. Ек. П отъ 15 октября 1764 г., 7 августа 1763 г. за № 12375, т. XVII.

соли» введенъ былъ пунктъ, которымъ повелѣвалось возить соль на судахъ пильной работы, какъ способныхъ къ ходу подъ парусами.

Кстати о парусномъ ходѣ.

Паруса на крупныхъ судахъ, возившихъ тяжести, конечно, были неумѣстны. Но подрядчики, возившіе соль и др. поставщики — судовладѣльцы пользовались, однако, и парусной силой, наивыгоднѣйшей рядомъ съ бурлакской тягой, сокращавшей расходъ на наемъ бурлаковъ. За то парусомъ шли очень медленно и это не было въ интересахъ правительства, ибо заготовка соли и развозка по губерніямъ, производившаяся казною, замедлялась, тѣмъ болѣе, что число судовъ не было велико. И вотъ, въ условіяхъ, съ поставщиками-судовладѣльцами, выговаривалось: на парусахъ соль не возить. Но когда потребовалось ввести суда пильной работы, и когда оказалось, съ какою неохотою дѣлаютъ это судовладѣльцы, то въ «уставѣ о водоходствѣ», изданный Екатериною II, и первымъ параграфомъ котораго вновь подтверждалось обѣ у устройствѣ судовъ изъ пильныхъ досокъ, введенъ былъ пунктъ, отмѣняющій постановленіе въ договорахъ съ судовщиками, чтобы при возкѣ соли не употреблять парусовъ, и, наоборотъ, уставомъ отдается предпочтеніе парусамъ, способствующимъ быстрому ходу, при условіи, конечно, если суда будутъ пильныя.

Благодаря постепенно увеличивавшемуся въ поволжскомъ населенію, водворенію спокойствія и порядка — и, самое главное, благодаря развитію рыбнаго, солянаго и др. промысловъ, общему расширенію торговыхъ операций по всему поволжью, — волжское судоходство, съ началомъ нынѣшняго столѣтія, принимаетъ уже внушительные размѣры, а типы судовъ становятся разнообразны; при этомъ, со стороны правительства уже не вызывается необходимости принуждать судовладѣльцевъ къ улучшенію конструкцій судовъ. Само дѣло, ходъ его, заставлялъ судовладѣльцевъ отрѣшаться отъ неудобныхъ къ передвиженію и невыгодныхъ судовъ. Уже одно только увеличеніе количества грузовъ вынудило судовладѣльцевъ отказаться отъ преимущественнаго употребленія, для передвиженія послѣднихъ, разноименныхъ, простой конструкціи судовъ, въ родѣ: кладныхъ, дощаниковъ, расшивъ, межеумокъ, бархотовъ, асламокъ, шитиковъ, суряковъ и проч., плававшихъ въ первой четверти нынѣшняго вѣка на Волгѣ въ особенномъ изобиліи¹⁾), и начать устрой-

¹⁾ Есть нѣкоторые изъ этихъ типовъ и теперь, но въ очень незначительномъ количествѣ, сравнительно съ преобладающимъ типомъ, т. е. баржами: по переписи 1890 г. въ бассейнѣ Волги было: дощаниковъ — 71, межеумокъ — 102, асламокъ — 153, шитиковъ — 82, полубарокъ — 161, мокшанъ — 75 и т. д., а баржей 2508.

ство машинныхъ судовъ, способныхъ передвигать разомъ сотни тысячъ пудовъ. Машинное судно, передвигающееся съ помощью лошадиной силы, изобрѣто въ 1814 г., когда Пуа-де-Бердъ получилъ на нее привилегію. Но коноводки стали употребляться на Волгѣ съ 1820 г., послѣ того какъ крестьянинъ Сутыринъ получилъ 23 мая 1819 года привилегію на судно болѣе усовершенствованное имъ, чѣмъ Пуа-де Вердовское; къ тому же, оно и стоило въ десятеро дешевле: машина Пуа-де-Берда стоила 5 тысячъ, а Сутыринская только 500 руб. Почти одновременно съ Сутыринымъ, именно въ юнѣ 1818 г., корабельный мастеръ Томасъ Реби взялъ привилегію тоже на конно-машинное судно, а въ 1828 г. выдана привилегія на подобное же судно англичанину В. Фокъ¹⁾.

Коноводныя машины ходили только вверхъ и передвигались при помощи завезенныхъ якорей, которые и выбиралась лошадьми, съ помощью машинныхъ воротовъ и приводовъ, устроенныхъ на самомъ суднѣ²⁾. Такихъ машинъ въ 1836 г. было въ дѣйствіи на Волгѣ 35, а черезъ десять лѣтъ число ихъ увеличилось до двухсотъ³⁾. Коноводныя машины употреблялись только отъ Царицына, а отъ Астрахани ходили, пока не ввелось пароходство, на парусахъ⁴⁾. Грузъ съ подчалками доходилъ до 150 т. пудовъ. Были попытки замѣнить силу лошадей теченіемъ рѣки, для чего впереди судна ставили подливное колесо, валъ котораго, зубчатой системы, соединялся со шпилемъ, на который и наматывался кабельтова отъ завезенного якоря; но способъ этотъ не привился, за недостаточностью силы теченія. Коноводныя машины строились преимущественно на Камѣ⁵⁾. Съ развитіемъ буксирнаго пароходства коноводныя машины быстро стали исчезать; къ 1856 г. число ихъ уменьшилось на половину, а къ навигаціи 1871 г. осталось только три⁶⁾. Что касается обыкновенныхъ су-

¹⁾ Волга какъ путь сообщенія. Богуславскаго. СПб. 1887 г., стр. 17.

²⁾ Устройство коноводки было своеобразно: неуклюжая барка эта была въ видѣ огромнаго ящика, внутри которой стоять воротъ, съ наклонно надѣтымъ на него кругомъ. По этому кругу тошли несколько паръ (иногда десятки) лошадей, приводя его въ движение вмѣстѣ съ воротомъ, на которомъ завертывался канатъ, отъ завезеннаго якоря. До 150 лошадей раздѣлялись на смѣны. При коноводкѣ требовалось много якорей, канатовъ, нѣсколько лодокъ-завозенъ, или какъ они назывались, забѣжекъ. Снасти перетирались и расходъ на нихъ былъ самымъ ощущительнымъ, не говоря уже о прокормленіи лошадей и содержаніи рабочихъ.

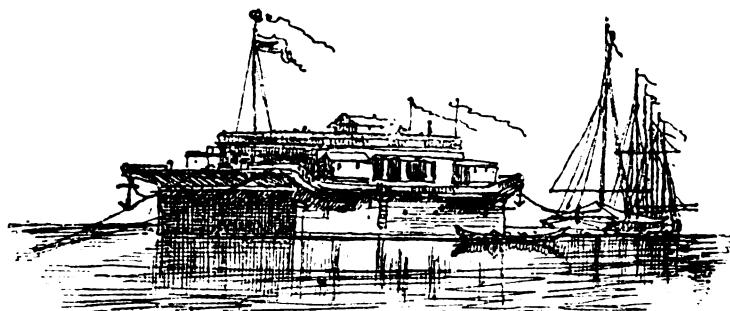
³⁾ «Волга» (Астр. газета) 1863 г. № 45. Сравнить также Журналъ М. Г. Им. 1859 г. № 1, 29. По другимъ свѣдѣніямъ (Эконом. Ук. 1858 г., втор. пол., вып. 43, № 100, 982) въ 34 году коноводокъ на Волгѣ числилось 71.

⁴⁾ Богуславскій, 17.

⁵⁾ Гагемейстеръ. Торг. и промысл. движ. по Волгѣ. 27. (Ж. М. Г. И. 1859 г., кн. 1).

⁶⁾ Труды Экспед. снар. Имп. Вол. Эк. О-вомъ и Росс. Геогр. Об. для исплѣд. хлѣб. торгов. т. IV, вып. 2, 105. СПб. 1874 г. и отд. лит. «Изслѣд. Борковскаго торг. движ. по В.-М. пути. 15.

доинъ, то въ 30 годахъ только на Волгѣ считалось ихъ до 15 тыс. (включая, конечно, и мелкія лодки¹). Только въ одномъ Рыбинскѣ



Коноводка.

грузилось въ 1835 г. 7500 судовъ. Съ какою быстротою росло число плававшихъ на Волгѣ судовъ, можно видѣть изъ того, что уже въ 1854 г. грузилось на Волгѣ свыше 15 тысячъ судовъ, а въ 1857 г. грузившихся было 24 тысячи, разной конструкціи (изъ нихъ до 3 т. выше Рыбинска). Во всемъ же волжскомъ бассейнѣ грузилось въ 1857 г. 31047 судовъ, 2386 плотовъ и 2767 лѣсныхъ гонокъ. Построено на Волгѣ и притокахъ къ 1854 г. — 8723 судна, изъ коихъ 1420 маломѣрныхъ лодокъ²).

Суда, отправлявшіяся съ низовыхъ пристаней, не ходили до Рыбинска, а только шли до Нижняго. Противъ теченія шли приблизительно: отъ Астрахани до Нижняго 2 и 3 мѣсяца, отъ Нижняго до Рыбинска 3 и $3\frac{1}{2}$ недѣли, а отсюда до Твери, бичевою, въ 20 дней. Всего Волгу проходили, вверхъ, отъ 3 до 4 мѣсяцамъ. Внизъ

¹⁾ Кромѣ того на р. Камѣ 1800, на Окѣ около 6 тысячъ и на другихъ притокахъ Волги 1150. Смотр. «Гидрографическое обозрѣніе Россіи К. И. Арсеньева». Журн. М. Вн. Д. 1836 г. ч. XIX, Янв., № 1, стр. 17, 26, 49.

Приложение. Свѣдѣнія о количествѣ судовъ въ описываемое время чрезвычайно сбивчивы и противорѣчивы. Поэтому означенная выше цифра 15 тысячъ судовъ (на Волгѣ) можетъ быть принята лишь съ оговоркой, что въ это число внесены и лодченки. Если принять во вниманіе, что по другому источнику (Экономический Указ. 1858 г. вып. 43, № 100, стр. 982) число судовъ на Волгѣ и Камѣ опредѣляется въ 5 т., причемъ замѣтно, что имѣются въ виду суда грузовые, то въ такомъ случаѣ, въ среднемъ, общее количество грузовыхъ судовъ на Волгѣ въ 30 годахъ не должно превышать 5 тысячъ. Не надо, впрочемъ, упускать изъ вида, что съ развитиемъ пароходства общее число судовъ должно было уменьшиться противъ того времени, когда еще только начиналось примѣненіе пара. Одинъ пароходъ замѣняетъ нѣсколько десятковъ прежнихъ судовъ; вотъ почему не удивительно, что въ 30 г. могли насчитывать на Волгѣ многія тысячи грузовыхъ судовъ, замѣнившися теперь 2500 баржей и 1000 пароходовъ.

²⁾ Ж. М. Гос. Им. 1859 г. № 1, 46.

по Волгѣ плыли: отъ Твери до Рыбинска 3 дня, отъ Рыбинска до Нижнаго — 10 дней, отсюда до Астрахани — 30 дней; следовательно, 3000 верстъ совершили въ 43 дня¹). Расшивы и владения суда спускались на парусахъ, при попутномъ вѣтре, а другія на веслахъ, шестахъ или на рысковыхъ якоряхъ. Рысковой якорь съ канатомъ вывозили ближе къ берегу, подъ которымъ шли и здѣсь бросали его, а канатъ укрѣпляли на суднѣ; послѣднее, силою теченія, отрыскивало внизъ, направляемое рулемъ; затѣмъ якорь, выхаживали и снова начинали ту-же процедуру. Легко представить себѣ, какъ медленно подвигалось судно. При употреблении завозныхъ якорей, на которыхъ шли противъ теченія, требовалось большое число людей; на крупныхъ судахъ двѣ-три сотни бурлаковъ, а на мелкихъ отъ 20 до 100. До введенія паровыхъ буксировъ, законъ обязывалъ имѣть на каждые 900 пудовъ клади по три работника²). Безъ попутнаго вѣтра, лучшою тягою была бичевая. Сотни тысячъ людей питались на Волгѣ бурлацкою лямкою. Судовладѣльцы брали съ кладчиковъ въ 1857 г. отъ Самары до Костромы, на протяженіи (т. е. съ одной артелью, только дневной ходъ, а ночью отдыхъ на якорѣ), съ пуда 55 коп., со смѣнной-же артелью почти вдвое дороже.

До сихъ поръ, мы касались исключительно грузового движенія. Какъ же удовлетворялись потребности пассажировъ? О нихъ совсѣмъ не беспокоились, пока не появились пароходы, сносно устроенные, и это произошло, сравнительно, еще недавно, такъ какъ даже въ теченіе многихъ первыхъ лѣтъ волжского пароходства, оно не было приспособлено для пассажировъ.

Чтобы имѣть представленіе о путешествіи по Волгѣ въ концѣ прошлаго столѣтія, мы приведемъ извлеченіе изъ дневника протоіеряя Скопина, ъздавшаго изъ Астрахани въ Саратовъ въ 1797 г. по двѣ-лѣтии службы.

10-го іюля о. Скопинъ выѣхалъ на (дощеникѣ) лодкѣ и только на другой день 2 числа проѣхали Дурновскую и Лебяжинскую станицы. Близъ послѣдней долгоостояли за вѣтромъ. Лебяжью проѣхали вечеромъ. Встрѣтили дорогою двѣ сплавныя съ хлѣбомъ изъ Вятки и двѣ съ лѣсомъ и дровами. 12-го, т. е. на третій день, прошли мимо Замыши: сильный вѣтеръ едва не погубилъ путниковъ, спаслись въ ерикѣ. Протла буря и на дощеникѣ подняли парусъ, которымъ и до-

¹) Ж. М. Вн. Дѣлъ 1836 г. ч. XIX, № 1, 18.

²) Всемирная Колумбова выставка въ Чикаго. Фабрично-зав. пром. и торг. Россіи. Изд. департам. торг. и мануф. Мин. Фин. СПб. 1893 г., ст. XVII, Судостр. и судох. Н. А. Крылова. 100.

плыли до Енотаевска, но оставили его влѣво, остановившись на нѣсколько верстъ выше «на быстротѣ воды» въ Яру, почевать. «Здѣсь стоять, вдругъ услышали,—пишетъ о. Скопинъ,—шальбу и внизъ спускающіяся двѣ лодки». Однако, благодаря спокойствію, съ которымъ стояли спутники о. Скопина, лодки, очевидно разбойничьи, не тронули ихъ, или не замѣтили.

На разсвѣтѣ 13 числа побѣжали къ Копановской станицѣ; шли часть пути бачевой. Едва только вечеромъ этого дня прошли Бетлянку. 14 утромъ были у с. Никольского. «Вечеромъ въ день сей,—пишетъ о. Скопинъ,—у хозяина (дощаника) былассора о многомъ. Почти всѣ отправляющіеся были изъ простонародія».

15 июля выѣхали изъ Чернаго-Яра и бѣжали парусомъ «полторы перемѣны»; но вѣтеръ перемѣнился, задулъ навстрѣчу, полилъ дождь. Пришло почевать на якорѣ. Дождь всѣхъ перемочилъ, «страху претерпѣли много, ибо были въ яристыхъ мѣстахъ».

16-го пробѣжали с. Каменное, шли бачевою.

17-го проѣхали Сарпу.

Только 18 числа, т. е. на восьмой день по выѣздѣ изъ Астрахани, были въ Царицынѣ. 19-го, въ Дубовкѣ. 20-го проѣхали Балыклейское и Антиповское. Къ Камышину пристали въ ночь съ 20 на 21 число. 22, 23 проѣхали разныя села и прибыли въ Саратовъ 24-го, т. е. черезъ четырнадцать дней по выѣздѣ. Это путь, который теперь дѣлаютъ на пароходахъ въ трое сутокъ⁽¹⁾.

Обратный путь совершилъ такъ: 19-го августа отвалили изъ Саратова въ 8 час. утра. 21 были въ Царицынѣ. 22 пришли въ Сарпу. 23 и 24 плыли до Чернаго-Яра. Противный вѣтеръ задержалъ до 25 числа, когда приставали къ Черному-Яру. 1-го сентября прибыли въ Астрахань⁽²⁾.

Такимъ образомъ, Скопинъѣхалъ отъ Саратова до Астрахани почти двѣ недѣли. Но какой тяжелый и опасный путь! Даже до половины нынѣшняго столѣтія, когда на Волгѣ были уже пароходы, водный путь, сдѣлавшись болѣе выгоднымъ и удобнымъ для передвиженія грузовъ, не былъ заманчивымъ для пассажировъ и послѣдніе не всегда могли имъ воспользоваться.

Саратовскій губернаторъ Фадѣевъ, отправляясь въ 1846 г. внизъ по Волгѣ изъ Сарепты до Астрахани, вынужденъ былъ єхать на асламкѣ, вслѣдствіе того, что правильнаго пассажирскаго пароходства еще

¹⁾ Записки Скопина. Сборникъ Саратов. Ученой Арх. Комиссіи т. I стр. 126—129.

²⁾ Тамъ же 137.

не существовало. Постоянныи вѣтеръ и пепогода такъ задержали губернатора въ пути и такъ измучили, что онъ приказалъ у с. Петровпавловскаго выкатить съ асламки экипажъ и доѣхалъ въ немъ оставшыя 47 верстъ до Астрахани на почтовыхъ и восхваляя, какъ онъ пишеть въ своихъ запискахъ, судьбу за избавленіе отъ асламки (¹).

VIII.

Еще о мелководье и разбояхъ.

Мелководье—постоянное препятствіе въ развитію судоходства на Волгѣ.—Противодѣйствіе мелководью путемъ уменьшенія осадки судовъ.—Первый починъ къ промѣту мелкихъ мѣсть и обозначенію ихъ.—Атласъ мелей верхней и средней Волги.—Значеніе мелководья въ устьяхъ Волги.—Догрузная суда и плоты для проводки глубокосидящихъ судовъ чрезъ устьевыя розсыпи.—Случай съ бригомъ «Ардебиль» въ 1829 г.

Разбой и вредъ ихъ.—Мѣры къ искорененію разбоевъ.—Казачьи станицы.—Жагулевскіе разбоя и самарская гардкотная стража.—Морскіе разбоя въ прошломъ столѣтіи.

Изъ первой половины настоящаго очерка, читатель, конечно, замѣтилъ, что и въ древности, въ числѣ обстоятельствъ, нарушавшихъ правильность хода судового дѣла на Волгѣ, мели и перекаты представлялись несмыя серьезными; они спосбствовали преобладанію на Волгѣ и даже на морѣ, плоскодонныхъ судовъ. Современная намъ жалобы на мели и перекаты, такимъ образомъ, имѣютъ многовѣковую давность.

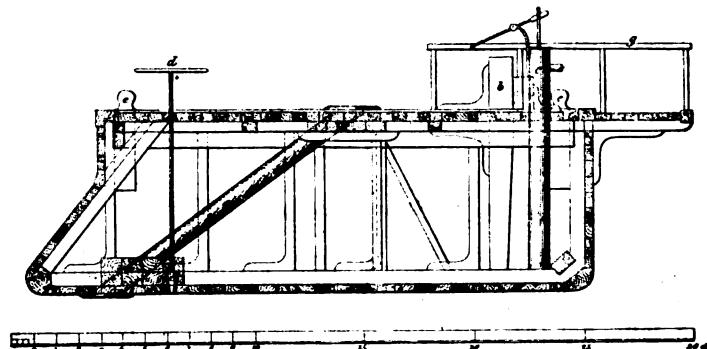
Мы видѣли, что многія мѣроprіятія правительства въ XVIII в., проекты конструкцій судовъ и т. п. направлялись къ тому, чтобы уменьшить наносимый отмелами вредъ. Въ 1745 г. мѣры, по этой части, направлены были къ достиженію осадки въ шесть четвертей съ полнымъ грузомъ на ходу (²). Но оказалось, что перекаты продолжали причинять судовладѣльцамъ большія потери. Тогда, уже при Императрицѣ Екатеринѣ II, пришли къ необходимости оказать содѣйствіе судовладѣльцамъ не путемъ новыхъ проектовъ конструкціи судовъ, какъ дѣжалось до того, а болѣе цѣлесообразнымъ способомъ,—именно, про-мѣромъ рѣки и обозначеніемъ мелкихъ мѣсть. Очевидно, что необходимость въ этомъ сказалась очень сильно, такъ какъ губернаторамъ

¹⁾ Русский Архивъ 91 г. № 5, 58 стр

²⁾ П. С. З. Р. И. т. XII, № 9301.

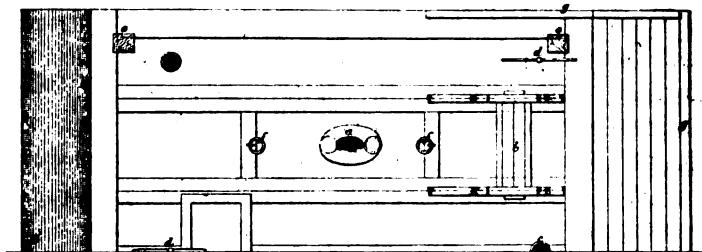
предписывалось приступить къ этому немедленно, а исправникамъ подтверждено, чтобы каждый въ своемъ уѣздѣ не только наблюдалъ за со-

Чертежъ подъемныхъ плотамъ, проектированнымъ для поднятия судовъ при переходѣ ихъ чрезъ мелководные розсыпи рѣки Волги.



Поперечный разрѣзъ плана.

хранностью поставленныхъ признаковъ мелей, но чтобы въ случаѣ пе-ренесенія таковыхъ, или открытия новыхъ, ставили бы знаки ⁽¹⁾). Тѣ



*—2 Планъ полуширокты.

а) влюзы для грунтововъ.

в) Брашины для натягиванія грунтововъ.

с) Помпы для выкачиванія воды изъ плотовъ.

д) Краны для выпуска воды въ плоты.

е) Кнахты для связи плотовъ.

ф) Спасательные рымы р) поручень.

усилія правительства къ введенію «шильныхъ судовъ», о которыхъ мы упоминали выше, тоже отчасти могутъ объясняться тѣмъ, что въ «Уставѣ о соли», выработанномъ при Екатеринѣ II, повелѣвается возить соль на судахъ шильной работы «какъ способныхъ къ ходу подъ парусами и

⁽¹⁾ П. С. З. Р. И. т. XVIII. стр. 132.

къ мелководью». Произведенный промѣръ глубины рѣки и обозначеніе вѣхами отмелей оказали, какъ можно предполагать, огромную услугу. Это видно, между прочимъ, изъ того, что до 20-хъ годовъ нашего столѣтія, т. е. до появленія большихъ конномашинныхъ судовъ, устройство которыхъ вызвано было развитіемъ торговли и увеличеніемъ количества грузовъ, частыхъ жалобъ на мелководье не замѣчается. Но онѣ возобновились, усилились и, съ той поры, почти не прекращаются, когда тяжелыя, неуклюжія коноводки расплодились въ большомъ числѣ. Министерство путей сообщенія уже въ 1828 г. имѣло атласъ мелей верхней и средней Волги (¹), безъ котораго, быть можетъ, число коноводокъ никогда не достигало бы многихъ десятковъ.

Но ни въ верхней, ни въ средней Волгѣ мели не причинили столько вреда и убытокъ, сколько въ устьяхъ Волги. Мелководье устьевъ, какъ мы уже видѣли изъ предыдущихъ главъ, съ самыхъ древнѣйшихъ временъ и до настоящаго времени, ставило моряковъ въ затруднительное положеніе, преграждая судамъ доступъ къ конечной цѣли пути—Астраханскому порту. Отозвалось оно и на конструкціи морскихъ судовъ, мѣшало и быстро размежеванія каспійского торгового флота, повышало фрахтъ и т. д. Мелководье устьевъ Волги вызвало въ свое время, въ 40 годахъ, употребленіе такъ называемыхъ «долгрузныхъ» судовъ, принимавшихъ грузъ съ морскихъ судовъ, не имѣвшихъ возможности приходить черезъ розсыпи съ грузомъ.

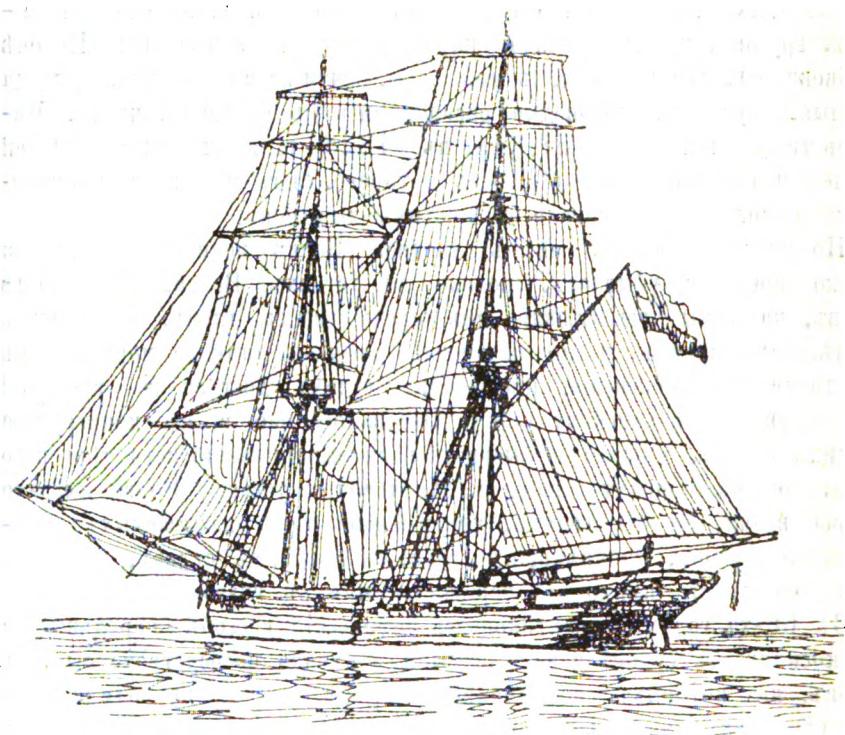
Въ 60-хъ годахъ, практиковался комическій способъ передвиженія глубокосидящихъ судовъ черезъ розсыпи,—именно, посредствомъ особыхъ плотовъ, на которыхъ поднимались морскія суда и проводились въ морю (²). Такъ какъ въ настоящемъ очеркѣ, мы намѣревались говорить только о судоходствѣ до начала развитія пароходства, то поэтому болѣе подробное описание названнаго курьеза не будемъ здѣсь дѣлать—оно найдетъ мѣсто въ очеркѣ пароходства. Устьевое мелководье было, въ свое время, причиною трагическихъ происшествій съ судами, перевертывавшимися на ходу въ устьяхъ, будучи облегчены отъ груза и потерявъ посему свою устойчивость. Одинъ изъ подобныхъ случаевъ, особенно поразительный, не лишне будетъ разсказать.

Въ 1829 году, въ числѣ казенныхъ бриговъ лучшимъ считался бригъ «Ардебиль», плававшій подъ командою лейтенанта Е. В. Сѣницирова всего еще первый годъ. Возвратившись съ моря, «Ардебиль» отправился къ Астрахани. Для перехода розсыпей, бригъ много облегчили въ грузѣ. Это обычный тогда способъ плаванія въ устьяхъ,—способъ

¹⁾ Волга какъ путь сообщ. Проф. Богуславскаго 1,70.

²⁾ Отчетъ о дѣйств. кораблестр. Депар. Мор. Мин. за 1861 г. 55.

опасный, при несовершенствѣ устройства судовъ. Въ 5 ч. вечера, 23 июня, «Ардебиль» приткнулся къ мели и вынужденъ былъ снять еще грузъ; оставивъ часть балласта въ трюмѣ, «Ардебиль» пошелъ далѣе



Бригъ.

подъ всѣми парусами—нижними, марселями и брамселями. При заворотѣ изъ рукава Бахтемира въ Волгу, въ 16 в. отъ Астрахани, пришлось обрасопить паруса въ бейдевиндѣ. Въ этотъ моментъ и случилась катастрофа: порывомъ вѣтра, дунувшимъ изъ-за бугра, накренило бригъ налѣво, теченіе ударило съ противной стороны и «Ардебиль» опрокинулся. Бывшіе на верху спаслись вилавь или держались за днище и снимались ловцами; но внизу остались два больныхъ матроса и семья командира—жена съ малолѣтнею дочерью, сестра ея и служанка. Женщины всѣ погибли. Опрокинутый бригъ пронесло теченіемъ верстъ 20. Остановился онъ у Икрянаго. Вотъ, что донесъ командиру порта Слѣпцовъ, тотчасъ же какъ пришелъ въ себя: «Ваше превосходительство! Сверхъ всякаго чаянія бригъ мой перевернуло противъ Краснаго бугра. Помощью Бирюльскаго карантина, команда, и я, къ несчастью, спасены;

но семейство мое погибло. Бригъ несетъ по течениію около Семирублеваго, быстроту коего удержить развѣ одна мель. Я привезенъ въ Бирюль, откакъ сейчасъ отправлюсь къ бригу. Я, ваше превосходительство, не оправдываю себя въ моемъ несчастии, пусть песторонне о семъ скажутъ. Я чувствую свою долю, что и поручаю Богу. А семейство, для которого жилъ, возвратить уже нельзя; и эта казнь останется на всю мою бѣдственную жизнь»...

На всеподданнѣйшемъ докладѣ обѣ этомъ событиї, Государь Императоръ написалъ собственноручно: «Узнать подробно, что такое? Несчастного командира не наказывать». Бригъ былъ поднятъ и командиръ, за расторопность и дѣятельность при снятіи его, награжденъ бриллантовымъ перстнемъ⁽¹⁾.

Помимо затрудненій, создавшихся мелководиенъ, было еще болѣе важное обстоятельство, подрывающее судоходное дѣло систематически, въ теченіе нѣсколькихъ вѣковъ, вызывавшее крупныя затраты правительства, большія потери торговаго люда и массу усилий на борьбу къ уничтоженію зла,—это, какъ вѣроятно замѣтилъ читатель изъ прочитанного выше, разбои,—тѣ сказочные по формѣ, по бывшемъ въ дѣйствительности на Волгѣ и Каспіѣ разбои, которыми громка исторія поволжья. Безушибочно можно сказать, что, разбои, по крайней мѣрѣ на полвѣка, если не больше, задержали развитіе волжского судоходства въ количественномъ отношеніи. Не говоря уже о древнемъ ушкуйничествѣ и казачьей вольницѣ XVII вѣка, не рассказывая даже сколько нибудь подробно о томъ и другомъ, а лишь напомнивъ павсегда памятный разбойничій кликъ «Сарынъ на кичку» или нѣснъ:

«Мы весломъ махнемъ,—
Караванъ возьмемъ!..

можно понять и прійти къ заключенію, что въ исторіи развитія волжского судоходства разбойничество играло роль аналогичную съ ролью русско-персидскихъ войнъ въ исторіи каспійскаго судового дѣла. Стенька Разинъ, бросая персидскую княжну въ Волгу, сказалъ: «иного ты дала мнѣ Волга матушка, на же возвѣши и ты»,—сказалъ, не зная, что Волга дала ему безконечно больше, чѣмъ предполагалъ онъ. Волга отдала ему нѣсколько десятковъ лѣтъ своей славной будущности; выражаясь фигурально,—она испортила для Разина и ему подобныхъ чуть не на цѣлый вѣкъ, свою карьеру.

Сѣма, посвященное на доброй почвѣ, пропало не скоро. И въ XVIII и даже въ XIX в. в. в. поволжье продолжало страдать отъ разбоевъ.

¹⁾ Дѣтоп. крушен. и пожаровъ судовъ русск. флота 1713—1855 г.г. А. Соколова. СПБ. 1855 г. стр. 132—133.

Лучшей мѣрой къ искорененію разбоевъ, съ давнихъ временъ, признано заселеніе побережій. Въ XVIII в. заселяли казаками, получившими название «волжскаго казачьяго отряда». Численность его съ 1717 г. къ 1732 г. значительно возросла. Служба казаковъ на Волгѣ нравилась правительству и волжскіе казаки получили въ 1734 г. (20 янв.) первого атамана, бунчукъ, два знамя, провіантъ, деньги на построеніе дворовъ, жалованье, порохъ, свинецъ⁽¹⁾. Съ этого времени образовались шесть волжскихъ казачьихъ станицъ: Средняя, Дубовская, Волжская, Балыклейская, Караванная и Антиповская. Но на низовьяхъ Волги, отъ Царицына до Астрахани, еще оставался широкій просторъ для разбоевъ. Надо было заселить и низовья, чтобы уничтожить разбой. Въ 1737 году въ Астрахань опредѣленъ трехсотенный отрядъ, который и поселили на нагорномъ берегу Волги отъ Астрахани до Царицына⁽²⁾. Къ прежнимъ станицамъ, верховымъ, прибавились новые низовыя: Форпостинская, Ветлянинская, Грачевская и Бугровская (при Астрахани)⁽³⁾. Разбои на Волгѣ были такъ крупны и часты, что вынудили въ 1797 г. приступить къ постройкѣ въ Казани девяти легкихъ гребныхъ военныхъ судовъ, съ пушками, фальконетами и проч. артиллерійскими припасами, также и морской командою. Три военныхъ судна должны были занять дистанцію отъ Астрахани до Царицына, три отъ Царицына до Казани и три отъ Казани вверхъ по Волгѣ, да на обязанность судовъ возлагалось истребленіе разбойничихъ лодокъ⁽⁴⁾.

Особенно большія шайки ютились около Царицына и Камышева. Протоіерей о. Скоинъ, жившій въ концѣ прошлаго вѣка, пишетъ въ своемъ дневникѣ: «какая причина столь давно неслыханному скопищу ихъ, судить можно, но не должно: Судъ Божій есть»⁽⁵⁾. И скопища эти, въ нижней части Волги уцѣлѣли до 1823 г. Комитетъ министровъ выработалъ мѣры къ прекращенію разбоевъ, и мѣры эти, съ высочайшаго разрѣшенія и утвержденія, примѣнены на дѣлѣ, будучи циркулярно сообщены губернаторомъ⁽⁶⁾.

А въ средней Волгѣ разбои продолжались и иного позднѣе⁽⁷⁾. Въ условіяхъ, заключавшихся судоходствами съ артелями бурлаковъ, вносилось: «съ ворами не зваться, отъ воровъ и разбойниковъ отбиваться хозяйскимъ ружьемъ». И было для чего ставить такое условіе. Раз-

¹⁾ П. С. З. Р. И. т. IX, № 6508.

²⁾ Къ этимъ казакамъ, впослѣдствіи, въ 1750 году прибавлены еще 200 чел. и образованъ 500 конный астраханскій казачій полкъ. Бутковъ 1,168.

³⁾ Записки обѣ Астрахани Рыбушкина. 127 стр.

⁴⁾ П. С. З. Р. И. т. XXIV, № 18008.

⁵⁾ Сборн. Сарат. Уч. Арх. Ком. т. I, 121.

⁶⁾ П. С. З. Р. И. т. XXXVIII, № 29317.

⁷⁾ Я. П. Кучинъ. Путевод. по Волгѣ СПБ. 1870 г., 115.

бойниковъ на Волгѣ, а особливо въ Жигуляхъ, водилось еще много даже въ сороковыхъ годахъ. Близъ Самары, въ 50 годахъ, плавала на Волгѣ «гардкотная» стража для защиты судовъ отъ разбойниковъ⁽¹⁾.

Однаково, и на Каспійскомъ морѣ, въ глубокую старину, воронскія лодки, о которыхъ вскользь мы говорили въ своемъ изѣстѣ, а въ концѣ прошлаго и началѣ нынѣшняго вѣка, туркмены съ восточнаго берега моря, сильно изѣщали судоходству, образовавъ цѣлые шайки пиратовъ. Оберъ-коменданту г. Астрахани Юнгеру было приказано въ 1737 г. принять возможно строгія мѣры, противъ морскихъ разбоевъ. Это распоряженіе было вызвано донесеніемъ персидскаго посла въ СПБ. Хулефа-Мирза-Кафи, извѣщенного письмомъ изъ Персіи о томъ, что на Каспійскомъ морѣ появились до 70 человѣкъ разбойниковъ изъ русскихъ, которые избрали мѣстомъ жительства островъ Акраде (Наргинъ—вероятно, о. Святой) близъ Баку и успѣли уже отнять у астраханскихъ купцовъ три судна и ограбить⁽²⁾. Однако борьба съ морскими пиратами была не особенно успѣшна, такъ что черезъ два мѣсяца (26 августа) пришлось Юнгеру принять болѣе энергичныя мѣры и, согласно новымъ предписаніямъ свыше, отправить противъ морскихъ разбойниковъ два вооруженныхъ судна, съ цѣлью переловить всѣхъ, а въ случаѣ сопротивленія, не стѣсняться перебить ихъ. Опасались даже вторженія разбойниковъ на Волгу и повторенія временъ «ушкуйничества» и «разинской вольницы». Тому же Юнгеру поручалось слѣдить, чтобы разбойники не вошли устьями Волги въ рѣку и сухимъ путемъ въ Россію⁽³⁾. Опасенія эти дошли до того, что запрещено было плавать по морю на купеческихъ «изверцахъ», какъ не могущихъ противостоять разбойничимъ. Стали плавать только на «галотахъ». Въ кабинетѣ же его императорскаго величества, при продолженіи обсужденій вопроса о каспійскихъ разбойяхъ и выработкѣ мѣръ противъ нихъ⁽⁴⁾, имѣлось въ виду, что разбои эти могутъ повести къ столкновенію съ Персіею. Особенно вредно отзывалось туркменское пиратство на развитіи персидскаго судоходства; русское же, благодаря постояннымъ мѣрамъ противъ разбойничихъ судовъ, имѣло, все-таки, возможность возрастать,—пока, съ учрежденіемъ постояннаго крейсерства (гардкотная команда) по морю, не присмирѣли туркмены; съ пароходствомъ-же—туркменское разбойничество окончательно уничтожилось.

¹⁾ Морск. Сборн. 1862 г. Іюль, № 7, ч. неоф. 36.

²⁾ «Каспій». Б. Дорна 180 и Бутковъ 1.169 и П. С. З. Р. И. т. VIII, № 5774.

³⁾ Чулковъ 2, II, 194.

⁴⁾ П. С. З. Р. И. т. X № 7852. іюля 13-го 1739 г.

IX.

Бурлаки и бурлачество.

Видь на Волгу: чей стонъ раздается
Надъ великою русской рѣкой?
Этотъ стонъ у настъ пѣсней зовется—
То бурлаки идутъ бичевой!..

Заключимъ наши очерки нѣсколькими строками, посвященными отжившему бурлачеству, стонъ которого давно уже замеръ, оставивъ откликъ лишь въ прекрасныхъ строкахъ поэта, приведенныхъ въ эпиграфѣ.

На трудный промыселъ собирался народъ изъ разныхъ губерній. Крестьяне той или иной губерніи въ бурлачествѣ носили свои прозвища: костромичи звались «томойками», тамбовцы и рязанцы «ягутками», нижегородцы «водохлебами» и рязанцы «масарами», муромцы «свято-гоны», елатомцы «свиносуды», пензенцы «толстоногие», саратовцы «чехонники», тверяки «козлятники»; астраханцы въ бурлачествѣ не ходили, но бурлаки и имъ дали прозвище «чилиминики». Въ бурлачахъ были и казанскіе татары. Но первыми бурлаками по всей Волгѣ слыши «махлята», «обжорцы», «ячменцы», да «зaborцы» (прозвища даны по названию волостей, изъ которыхъ были эти бурлаки). До половины нынѣшняго столѣтія ряда бурлацкая была: отъ Нижнаго до Костромы 65—70 руб. ассигнаціями, а отъ Симы до Нижнаго 40 и 50 руб., а отъ Астрахани до Нижнаго 120—150 р. въ путину, на своихъ харчахъ. Позднѣе цѣна стояла: 14—20 р. отъ Астрахани до Саратова и 28—40 р. отъ Астрахани до Нижнаго.

Судя по тому, какая путина—короткая или длинная—полагалось отъ 3 до $3\frac{1}{2}$, $3\frac{3}{4}$, 4 и $4\frac{1}{2}$ бурлаковъ на каждую тысячу пудовъ груза. Внизъ же по течению—довольно было и $\frac{1}{2}$ человѣка на 1000 пудовъ. Ряда бурлаковъ шла на первой недѣлѣ Великаго поста: въ Городцѣ, Кинешмѣ, Балахнѣ, Юрьевцѣ, Рештѣ, Пучежѣ, Костромѣ, на базарахъ.

Во время найма, когда снаряженную артель хозяинъ угощалъ вишнью, какъ говорится, «дымъ становился коромысломъ». Гуляло бурлачество, распѣвало бурлацкія пѣсни, въ слѣдующемъ родѣ:

«Я не пахарь полевой,
Не разбойникъ домовой;
Миѣ не пашеньку пахать,
Но кладнушкой заправлять...»

А какъ вирягутся бурлаки въ лямку,—не до пьянства и веселыхъ

пѣсень. Кое-гдѣ только въ пути, или въ «моряну» затянутъ бурлаки
поселѣ: «сидѣль комарочекъ на дубочкѣ».

Извѣстно и тѣмъ много интересующее теперь волжскихъ шутниковъ
восклицаніе пароходного матроса при измѣреніи глубины переката:
«подъ табакъ» есть наслѣдіе бурлаковъ⁽¹⁾ и означаетъ именѣ, что
наметка достигла дна. Бурлаки, будто бы, употребляли это восклицаніе
въ случаихъ, когда, при переходѣ водою, попадали на глубокое мѣсто
и вода доходила подъ мышки. А подъ мышками бурлаки хранили, при
подобныхъ переходахъ, драгоценный табачекъ.

На пути бурлаковъ были перемѣны—малыя и большія. Отъ Ры-
бинска до Нижняго—отъ 18 до 25 в., а ниже—отъ 35 до 40 в.
Отъ Рыбинска до Ярославля, на 76-ти верстахъ, полагалось 3 пере-
мѣны; изъ Ярославля до Костромы, на 73-хъ верстахъ—тоже 3 пере-
мѣны; отъ Костромы до Нижняго, на 291 верстѣ, 13 перемѣнъ; отъ
Нижняго до Казани, на 380 в.—15 перемѣнъ, отъ Хвалынска до
Астрахани, на 1116 в.—38 перемѣнъ. Бурлаки почему-то думали,
что перемѣны установлены самой матушкой Екатериной II-й⁽²⁾.

Самый неутомимый бурлакъ зарабатывалъ въ теченіе навигаціи
отъ 150 до 170 рублей. Но какой это былъ тяжелый трудъ!—къ тому же,
расходъ на харчи и лапти. Хорошій бурлакъ, знающій Волгу какъ
свои пять пальцевъ, смѣтливый и не лѣнивый, повышаясь въ рангахъ,
превращался иногда изъ простаго бурлака въ «шишку», а таинъ—въ
водоливы, лоцмана. Но чего стило добиться высшаго бурлацкаго ранга!
сколько тысячъ ихъ гибло отъ безпризорной, полуоголодной, тяжело-
трудовой жизни, прежде чѣмъ «судьба возвеличивала хоть одного».
Трудъ бурлаковъ немилосердно эксплоатировался и судовладѣльцами и
ихъ приказчиками и, въ то же время, на всей Волгѣ не существовало
ни больницъ, ни пріютовъ специальнѣ для бурлаковъ, обезсильвшихъ
въ борьбѣ за существованіе. Только въ 1808 г. извѣстный вольскій
купецъ Злобинъ пожертвовалъ капиталъ на устройство бурлацкой боль-
ницы⁽³⁾.

Въ чемъ заключалась работа бурлаковъ, это мы отчасти знаемъ
изъ сказанного выше. Да и изъ немногихъ словъ понятна работа бурлака.
Тянуть грудью, на лямбѣ, нагруженное судно,—вотъ и вся несложная,
но каторжная работа бурлацкая. На завезенномъ-ли лкорѣ, бечевой-ли,
все равно, не легко тянуть судно противъ воды; только въ попутный

¹⁾ Астр. Лист. (Апрѣль) 1894 г. № 80 и у Корнилова «Волж. бурл.».

²⁾ Корниловъ И. «Волж. бурлаки». Ст. помѣщ. въ «Морск. сбор.» 1862 г.
Іюль.

³⁾ Перепеч. изъ «Волгаря» (а «Волгарь» изъ «С. Губ. В.») въ № 39 «Аст. Л.»
1893 г.

вътерь, подъ парусомъ, бурлакъ отдыхалъ. И несмотря на то, бурлаки выходили чуть не поголовно цѣлыми волости.

Уже въ 1851 году, когда развитіе пароходства сдѣжалось значительнымъ, и тѣ, на пристаняхъ ниже Рыбинска, подражено было судорабочихъ 151404 человѣка, да на притокахъ Волги, не выше Рыбинска—137077 челов.

Изъ этого числа падало на

астраханскую пристань	10558.
саратовскую	6539.
самарскую	22064.
казанскую	13733.
лысковскую	15795.
нижегородскую	33790.
рыбинскую	19650.

Въ теченіе года въ Рыбинскѣ прибывало до 200 тысячъ судорабочихъ ⁽¹⁾. Въ лучшее время бурлачества, до начала развитія пароходства, бурлачествомъ занималось, будто бы, до 600 т. человѣкъ. Цифру эту не приходится считать сильно преувеличенной. Имеется категорическое увѣреніе, что въ 30-хъ годахъ, на Волгѣ и ея притокахъ и на Окѣ бурлачило 412 тысячъ человѣкъ ⁽²⁾. Кроме того на Камѣ и притокахъ свыше 50 тысячъ ⁽³⁾.

Парь, эта могучая сила, перевернула судовое дѣло на Волгѣ и Каспийскомъ морѣ, и, въ какихъ-нибудь пятьдесятъ лѣтъ, оно стало неизнаваемо какъ въ качественномъ, такъ и количественномъ отношеніяхъ.

Царить теперь на Волгѣ другой строй, другая сила,—не бурлацкая. Едва ли встрѣтить теперь волжскій путникъ, гдѣ-нибудь на пустомъ волжскомъ берегу, артель человѣкъ въ триста, горланящую въ отдыkhъ, послѣ тяжелаго, каторжнаго труда, разудалую бурлацкую пѣсню:

Кабы бабѣ кумача
Стала-бѣ баба горяча!
Кабы бабѣ—широги,
Пошли-бѣ баба въ три ноги!

Нѣть, другое теперь на Волгѣ! Бурлацкія пѣсни и стоны замѣ-

¹⁾ Гагемейстеръ. О торг. и пром. движ. на Волгѣ. Журн. Мин. Госуд. Имущ. 1859 г. кн. I стр. 31.

²⁾ Ж. М. Внутр. дѣлъ 1836 г. ч. XIX, Янв. (Гидрogr. обозр. Россіи. К. И. Арсеньева). Стр. 28 и 39.

³⁾ Ibidem. 49.

Примѣчаніе: Выше Рыбинска употреблялись для бечевой и лошади. Въ 1834 г. ихъ было въ работѣ 9.230. (Экон. Указ. 1858 г., вып. 43, № 100 стр. 982).

нились пароходными свистками и шумомъ паровыхъ машинъ, а пароходскіе матросы и артели биржевыхъ рабочихъ, всего-то въ нѣсколько человѣкъ на каждомъ суднѣ, не вызовутъ уже такой глубокой скорби вынѣшнихъ поэтовъ, какая нѣкогда вырвалась у одного астраханскаго поэта, воскликнувшаго про бурлаковъ:

Угрюмы ихъ грубия лица,
Дохмотья висать на плечахъ,
Нѣмая покорность, истома
И горе въ потухшихъ глазахъ (¹)...

А. Штылько.

¹⁾ «Волга» (Астр. газета) 1862 г. № 94. Стихотв. Леонида Граве.