

В МОРЕ Я У СЕБЯ ДОМА, А НА БЕРЕГУ – В ГОСТЯХ

Астраханцы и вода – понятия взаимосвязанные, а как же иначе? Ведь жить там, где Волга разбегается на тысячу водоёмов, и не знать воды просто невозможно. И сегодня мы поговорим о традициях речного и морского водоплавания.



Астраханские рыбные промыслы. Живорыбный садок. Конец 19 – начало 20 века

ПИШЕМ, ЧТО НАБЛЮДАЕМ,

А ЧЕГО НЕ НАБЛЮДАЕМ, ТОГО НЕ ПИШЕМ

Как это ни странно, но автору не удалось обнаружить в археологической литературе упоминаний о найденных лодках или иных приспособлениях для плавания по водоёмам. Древние жители нашего края оставили массу других предметов, ярко характеризующих их занятия – торговлю и рыболовство, – но средств передвижения по поверхности воды мы не наблюдаем. Однако письменные источники намекают на то, что среди древнего населения Нижнего Поволжья (по крайней мере, в эпоху Золотой Орды и Астраханского ханства) были распространены волжское и даже каспийское судоходство.

Итальянский гуманист Юлий Помпоний Лэт в 70-х гг. 15 в. утверждал, что на Каспии из водных средств передвижения знают только плоты. Одним из персонажей астраханской истории 14 в. называли Салчи, что в переводе означает «плотовщик», «плотовод». В 1554 г. предводитель русского войска князь А.И. Вяземский, повстречавший отряд астраханских татар, докладывая руководству, что те «гребли в ушкулах». На тех же непонятных «ушкулах» отправил свой гарем с детьми от греха подальше хан Ямгурчей. Причём размер данного средства передвижения был внушителен – помимо многочисленных пассажиров и команды, в означенном ушкуле были «набаты царёвы и пищали многие».

А. Олеарий, известный немецкий путешественник, упоминает ещё один тип татарского судна – шюта. А в ярлыке казанского хана Сахиб-Гирея фигурируют даже особые «судовые чиновники» или «досмотрщики судов», что свидетельствует о регламентации волжского судоходства, а также о том, что судоходство представляло собой особую отрасль хозяйства. Юртовые татары осуществляли перевозки и по Каспию: «Приходят, государь, за море из Астрахани на твоих государевых бусах твои государевы юртовские татары и возят нас из-за моря с товаром в Асторохань». Один из исследователей даже считает, что «очень вероятно, что русские (на Каспии), как новички в мореплавании, скорее адаптировали суда, которые они нашли действующими, чем создавали новые».



Рыбаки на Волге. 1904 г.

ПЛАВАНИЕ В МИРНОЕ ВРЕМЯ ЕСТЬ ШКОЛА ДЛЯ ВОЙНЫ

По некоторым сведениям, первые русские военно-морские силы появились в Нижнем Поволжье в середине 17 в. (некоторые источники приводят другую дату – 1624 г.). В Астрахани был учреждён особый Деловой двор для строительства и ремонта торговых судов российских и иноземных купцов. При Деловом дворе состоял штат корабельных мастеров и кормщиков. В документах 1663 г. упоминается «бусного дела толмач Ян Савельев», при помощи которого происходило общение русских и иностранных специалистов и заказчиков.

В ведении Делового двора числилась флотилия военных речных и морских («салуных стругов»), на которых астраханские стрельцы несли «плавную» службу по охране волжских торговых караванов. В одном из старинных документов мы прочтём «о приготовлении для плавной службы судов больших и малых... 150 стругов боевых одностеревых (одномачтовых) с судовыми принадлежностями». Заметьте, речь идёт не о десятке боевых кораблей, а стало быть, обслуживанием этой флотилии занимался значительный штат специалистов, и не только иноземных. В «Росписи астраханской городской службы» (1569 г.) упоминались «судовые всякие люди», а также «струговой воевода» Иван Михайлович Пушкин. Возможно, это формирование в 1669 г. было преобразовано в Яхтинский полк под командованием Лариона Мейера и конвоировало купеческие караваны, оберегая путешественников и их товары от удалых людей. Отметим ещё и то, что в казённый флот входили уже упомянутые государевы бусы, а также специальные посольские струги. Ну и купцы держали свои торговые флотилии. В 1717 г. за перевоз товаров казённые суда выручили 28650 руб. Сумма значительная, если принять во внимание ещё и тот факт, что цифра эта – только так называемое «водяное мыто», без учёта торговых пошлин.

Договорившись с европейским купечеством, в чьи намерения входила торговля со странами Востока через безопасную во многих отношениях Россию, московские государи для пущей уверенности иноземцев в 1636 г. построили корабль западноевропейского образца «Фредерик». Судно было оснащено пушками, а экипаж, включая шлезвиг-голштинских послов, насчитывал 78 человек. По сути это и было первое военное судно, построенное русскими мастерами на Нижегородских верфях. Жизнь «Фредерика» оказалась скоротечной: 15 сентября он пришвартовал-

ся возле Астраханского кремля, в октябре вышел в море, а в начале ноября разбился у берегов Дагестана.

Неудачный первый опыт через 30 лет повторили, построив недалеко от Коломны в 1667 г. новое судно «Орёл». Поручили командование кораблём голландскому капитану Бултеру, да и костяк экипажа тоже, видимо, состоял из иностранцев. В августе 1669 г. после долгого пути с приключениями «Орёл» достиг Астрахани. Но его судьба также сложилась неудачно: по одной версии, корабль сгорел в ходе Разинского восстания, по другой – благополучно догнивал возле причальной стенки за ненадобностью.

СРАЖАЮТСЯ НЕ КОРАБЛИ, А ЛЮДИ

Следующий этап военно-морского строительства в Астрахани, конечно, связан с Петром I, который повелел создать здесь Каспийскую флотилию, лично окрестив новое формирование в персидском походе.

Не забудем и о том, что и само море Каспийское при государе-революционере подверглось первому научному картированию. В 1699 г. на берега Каспия для съёмки был направлен датчанин Шельтруп, оказавшийся впоследствии в персидском плену. В 1703 г. его сменил Еремей Мейер (убит в ходе восстания в Астрахани), затем море-озеро бороздили «опытные экспедиции» А. Бековича-Черкасского, А. Кожина, М. Травина, В. Урусова. Наконец, благодаря усилиям тандема Карла фон Вердена и Фёдора Соймонова (1719–1720 гг.), была составлена «Картина плоская моря Каспийского...», признанная Парижской Академией наук.

Карта эта стала настольной в персидском походе: лейтенант астраханского флота Яков Брандт – калмык, с детства воспитывавшийся и крещёный в голландской купеческой семье, жившей в России, принял 40 карт Вердена-Соймонова «для роздачи на месте морским офицерам, посылаемым в море».

Не будем останавливаться на ходе персидской кампании, скажем лишь, что Пётр I захотел, чтобы Астрахань обзавелась портом и адмиралтейством. В 1724 г. Карла Вердена назначили на должность главного командира порта, а государь лично указал место на реке Кутум для строительства адмиралтейства. Работы здесь начались сразу же, но двигались медленно. Это место и сейчас можно увидеть, внимательно присмотревшись к «гаванеобразному» расширению русла Кутума в том самом месте, где из него когда-то выходила река Луковка.

В 1726 г. Вердена сменил контр-адми-

рал Иван Сенявин, которому показалось, что царь ошибся в выборе места для верфей и адмиралтейства. Он перенёс стройку на волжские берега. Там сейчас стоят жилые дома, обрамляющие Ленинскую площадь. В память о том, что здесь находилось адмиралтейство, на воротах между жилыми домами, смотрящими на Лебединое озеро, красуются штурвал и якорь. Время показало, что ошибки Петра I не было, а контр-адмирал не учёл силу Кориолиса.

Отметим, что некоторые из сохранившихся на набережной Варвациевского канала домов принадлежали жителям Морской слободы, то есть труженикам астраханского адмиралтейства.

ШИРОТА ГОРИЗОНТА ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ВЫСОТОЙ ГЛАЗА СМОТРЯЩЕГО

Конечно, в астраханском порту и адмиралтействе работали приглашённые специалисты, но многие оседали здесь навсегда. И даже находили последний приют, как упомянутый Иван Сенявин. Но и многие астраханцы были причастны как к военному, так и к гражданскому флоту. Кто-то ходил по морю и реке – совершал торговые перевозки или занимался ловом рыбы, кто-то выковывал якоря и делал прочую снасть.

Что и говорить, Волга и Каспий напрямую кормили местных жителей, да и всю Россию рыбой, и только здесь, в Нижнем Поволжье, могли родиться свои типы рыболовных судов во всём их многообразии. Бударка (небольшая двух- или однобесельная лодка с заострённой носовой частью) позволяла добывать хлеб насыщенный многим жителям волжских сёл. Кусовая (живодная) лодка предназначалась для лова рыбы на наживку, а потому имела прорезь для живоды. Было ещё высокорботное и большое судно для морского лова – стойка, к которому подчаливали беспалубные и безмачтовые подчалки и подбежные лодки грузоподъёмностью до 300 пудов для связи рыбаков с берегом. А реюшка (полупалубное парусное судно) за свою способность ходить круто в ветер – то есть реять над волнами – получила не только название, но общую признательность рыбаков.

Кстати, в начале 20 в. несколько астраханских рыбопромышленников (в том числе Ф.Ф. Беззубиков) отправились на Амур для расширения, так сказать, бизнеса. Местному населению они объяснили, как построить реюшку. Лёгкое и изящное нижеволжское судно, способное выходить в открытое море почти на 100 километров, вдохновило китайцев и прочих амурских жителей. Однако бизнес не пошёл. И амурские волны поглотили, по всей видимости, ту историческую лодку.

Когда-то адмирал С.О. Макаров, чьи фразы мы использовали в заголовках и подзаголовках статьи, процитировал одного военно-морского деятеля: «Дайте мне корабль из дерева, а железо вложите в людей». Многие поколения астраханцев, живущих по берегам Волго-Каспия, ощущали справедливость этих слов, ибо самая переменчивая стихия – вода – ставила свою железную печать на характер и пристрастия обитателей Нижнего Поволжья.

Елена Казакова

Использована информация из книги Е.В. Гусаровой «Астраханские находки», СПб, 2009 г., и иллюстрации из книги «Российская империя в фотографиях», СПб, 2010 г.