

А. ШТЫЛЬКО

Волжско-каспийское судоходство в старину

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
А11

А11 **А. Штылько**
Волжско-каспийское судоходство в старину / А. Штылько – М.: Книга по Требованию, 2018. – 75 с.

ISBN 978-5-458-55306-3

ISBN 978-5-458-55306-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2018
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2018

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ОТРАН.

ныхъ морскихъ судовъ въ казну. Англичанинъ Эльтонъ—виновникъ тревоги. Смерть шаха Надира и убійство Эльтона. Возобновленіе частнаго морскаго судоходства. Сожженіе персидскихъ кораблей. Судовая компанія 1751 г. Армяне и губернаторъ Н. А. Бекетовъ. Мангышлакская экспедиція. Упадокъ русско-персидской торговли и вмѣстѣ съ нею морскаго судоваго промысла. Проекты персидской торговой компаніи и торговыхъ факторій въ Персіи. Раздоры съ Персією. Экспедиція гр. Войновича. Мечты объ открытіи торговаго пути въ Индію. Экспедиція гр. Зубова. Войны съ Персією 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. Шхоты, бакинки, киржамы. Начало строенія морскихъ шхунъ. Несовершенства коммерческаго паруснаго флота. Вліяніе персидскихъ войнъ на развитіе 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. «Топорныя» 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 протяжныхъ и смѣнныхъ. По Волгѣ въ 1797—1846 г.г.

57

VIII.

Еще о мелководьи и разбояхъ.

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

шенія осадки судовъ. Первый починъ къ промѣру мелкихъ мѣстъ и обозначенію ихъ. Атласъ мелей верхней и средней Волги. Значеніе мелководья въ устьяхъ Волги. Догрузныя суда и плоты для проводки глубокосидящихъ судовъ чрезъ устьевныя розсыпи. Случай съ бригомъ «Ардебиль» въ 1829 г.

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

65

XI.

Бурлаки и бурлачество

72

Волжско-каспійское судоходство въ старину.

1.

На Каспій и Волгѣ въ древности.

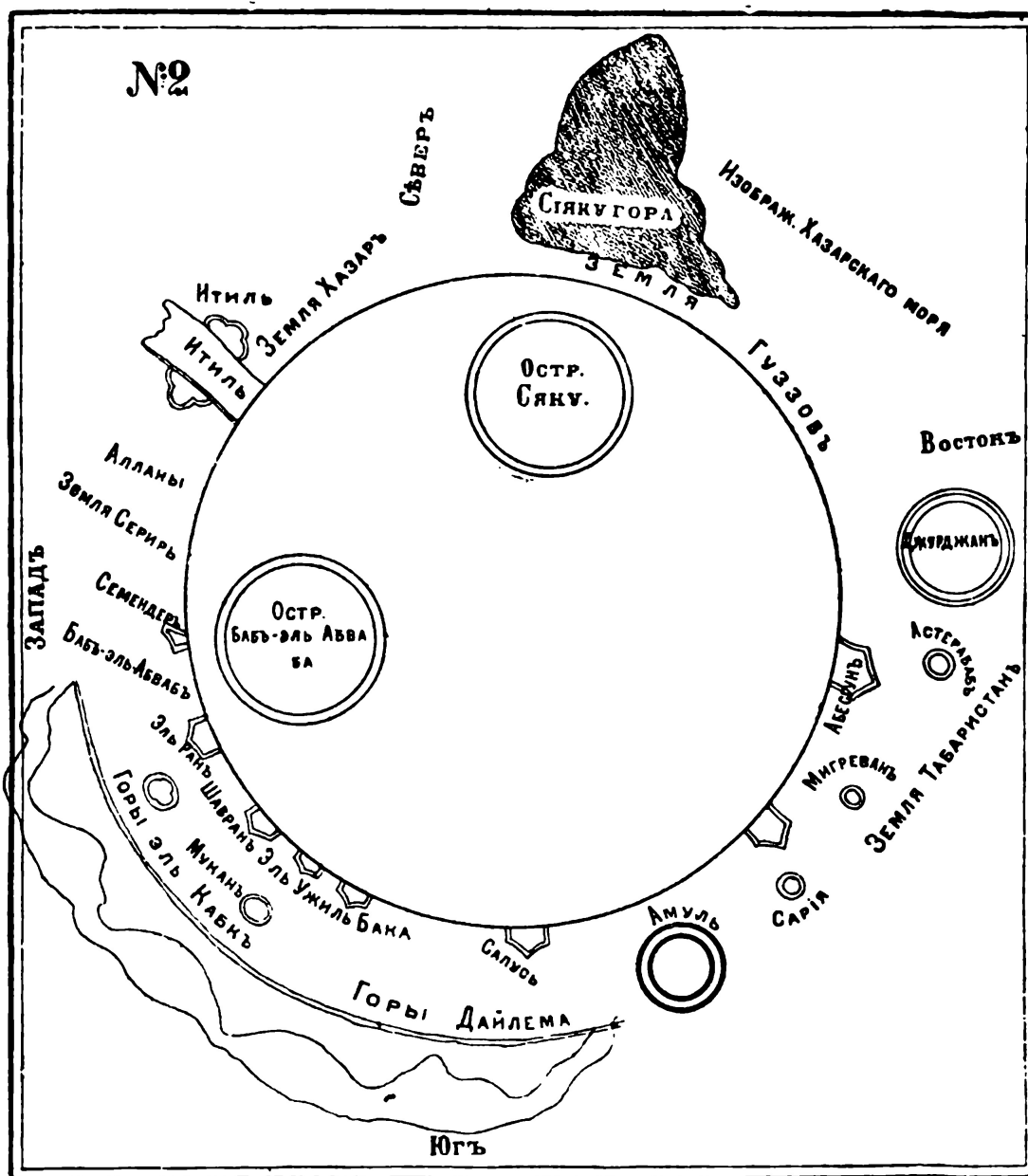
Названія р. Волги и Каспійскаго моря въ разныя времена.—Первые извѣстные намъ каспійскіе мореплаватели.—Форма ихъ судовъ.—Древнее судоходство по Волгѣ.—Въ эпоху татарскаго ига.—Послѣ завоеванія Казани и Астрахани.—Купеческіе караваны судовъ.—Встрѣча ихъ въ городахъ.—«Вояжи» англичанъ въ Персію, черезъ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



Каспійское море, по понятіямъ Птолемея—около 160 г. по Р. Х.

„Великая артерія земли русской“, мелѣющая, будто бы, но все же многоводная Волга звалась въ древности другими, чуждыми намъ именами, подѣ которыми не всякій волжанинъ узнаетъ свою родную (кор-

милицу-полицу) Волгу (матушку). Греки, древніе предприимчивые 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 хозарь, эта знатная

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

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

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



Карта Араба Идрисси (1100 г.).

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

¹⁾ Чтенія 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 Ваялуръ хана. Спб. 1768 г. 2 части.

„Вулга“ ¹⁾. Первоначально имя—Волга—могло быть дано славянами (по-славянски Волога), Влага—вода по преимуществу ²⁾.

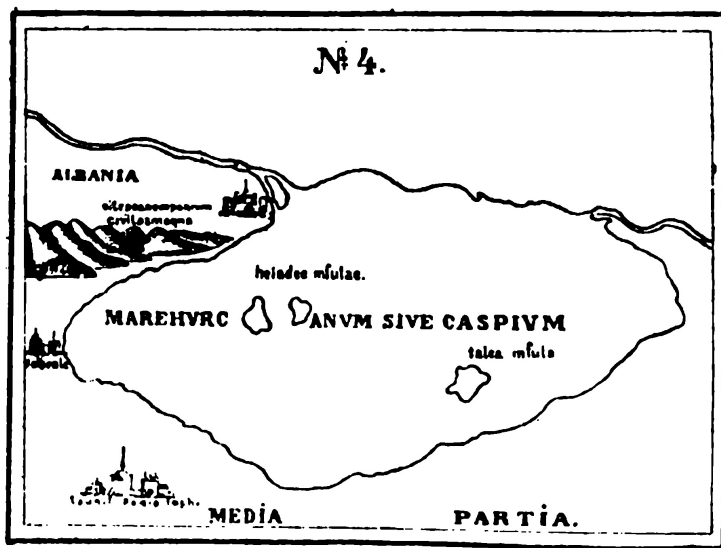
Синё же раздольное море, въ которое Волга, по древнему русскому обычаю, „втечетъ семью-десятью жерёлы“, тоже носило другія названія.

Въ сѣдую старину русскіе звали это море подъ именемъ Хвалынскаго, воспѣвая въ своихъ удачныхъ пѣсняхъ:

Море, море синее;
Синё море Хвалынское...

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

Море Хвалынское въ устахъ древнихъ русскихъ, было и Хвалимскимъ, и Хвалискимъ и т. д. При хозарахъ—оно было Хозарскимъ; персы звали Каспій—„Кульзумомъ“; китайцы „Сихай“; Зороастръ въ „Зендъ-Вестъ“ называлъ Каспійское море—моремъ „Чеклетъ-Даети“; татарское имя „Акъ денгизъ“; по калмыцки: „Кокё-тэнгизъ“ ³⁾.



Карта Ювія—изд. 1524 г.

Первые мореплаватели по Каспю, которые намъ извѣстны, греки, вѣдѣли въ торговыхъ цѣляхъ по „зловому и своервному морю“ (такимъ его считали въ древности), на шестивесельныхъ судахъ, похожихъ на рыбу. Суда эти были очень длинны, узки съ кормы и носа, широки, какъ бы раздуты въ серединѣ;

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

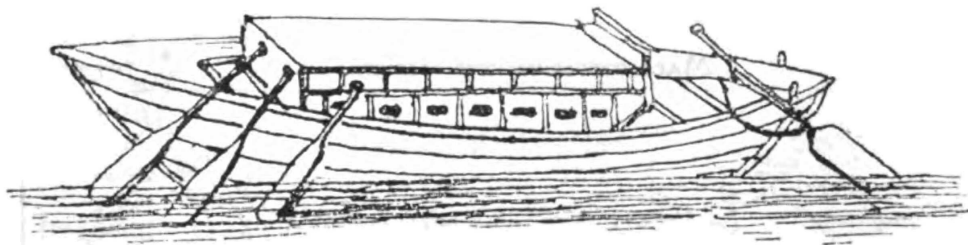
¹⁾ Извѣстія Об—ва Археологій, исторіи и этногр. при Имп. Каз. Ун., т. III, 1880—1882 г. изд. 1884 г. «Кто были древніе Вулгары» ст. Шестакова. Стр. 63, 65, 67, 69, 71.

²⁾ Длина всего криволинейнаго теченія Волга—3450 верстъ. Волга длиннѣе всѣхъ европейскихъ рѣкъ и уступаетъ въ этомъ отношеніи только очень немногимъ рѣкамъ Азіи, Африки и Америки. (Энциклопед. слов. Брокгауза 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. Астраханскаго края. Астрахань 1892 г.

прикрѣпленное по срединѣ кормы весло. Такое судно поднимало, кромѣ провизіи и небольшого количества товаровъ, до 30 человекъ ¹⁾). Несомнѣнно, что на этихъ же судахъ греки поднимались изъ моря по Волгѣ, проникая до Балтійскаго моря (съ перволоками) за янтаремъ, который высоко цѣнился тогда. Во времена владычества въ устьяхъ Волги Хозарь (VII—X в.в.), руссы 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. Занявъ низовья Волги, татары, на первое время, конечно, остановили торговое движеніе по Волгѣ. Но, вотъ, волненіе и страхъ, вызванные татарскимъ нашествіемъ, улеглись, и татарская столица Сарай, какъ центръ власти, начала стягивать къ себѣ кушцовъ азіатскихъ и русскихъ, и прочихъ путниковъ, пріѣзжавшихъ по разнымъ дѣламъ 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



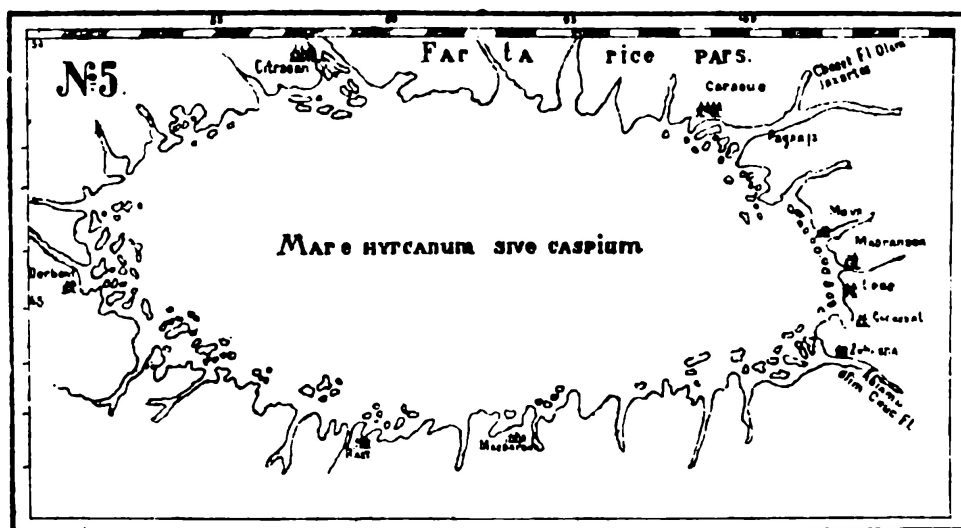
Стругъ XV—XVI вѣковъ.

и наименованій. Въ XV вѣкѣ до Астрахани доходили сверху за солью и рыбою до 500 судовъ простыхъ, но разнообразныхъ конструкцій: паузки, карбасы, ладьи, учаны, мишаны, бафты, струги. Но плаваніе ихъ сопряжено было съ постояннымъ опасеніемъ попасть въ руки «ушкуйниковъ», свободно и дерзко хозяйничавшихъ на Волгѣ. Ушкуйничество повгородцевъ и грабежи татарскаго населенія, расположеннаго вдоль берега Волги, тѣмъ болѣе вредили развитію судоходства, что грабители не довольствовались товарами, но «полонили» людей, которыхъ и продавали гдѣ придется, а чаще всего въ Астрахани и Казани.

Съ заноеваніемъ Казани и Астрахани, вся Волга съ ея богатствами сдѣлалась нераздѣльнымъ достояніемъ русскихъ; татары ослабли и подчинились волѣ російскихъ государей; завязывались сношенія черезъ

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

Каспійское 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 имѣвшими влеченія къ судовому промыслу; русскіе же, когда пало 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 перевозки не устраивались, за исключеніемъ указанныхъ мѣстъ, находившихся подъ постояннымъ строгимъ наблюденіемъ (1). Все поволжье находилось, такъ сказать, въ положеніи усиленной охраны; всюду возникали сторожевые пункты и Волга, дѣлаясь менѣе пустынной чѣмъ раньше, все-таки не оказывалась достаточно гостеприимной. Борьба между русскими и инородцами на Волгѣ

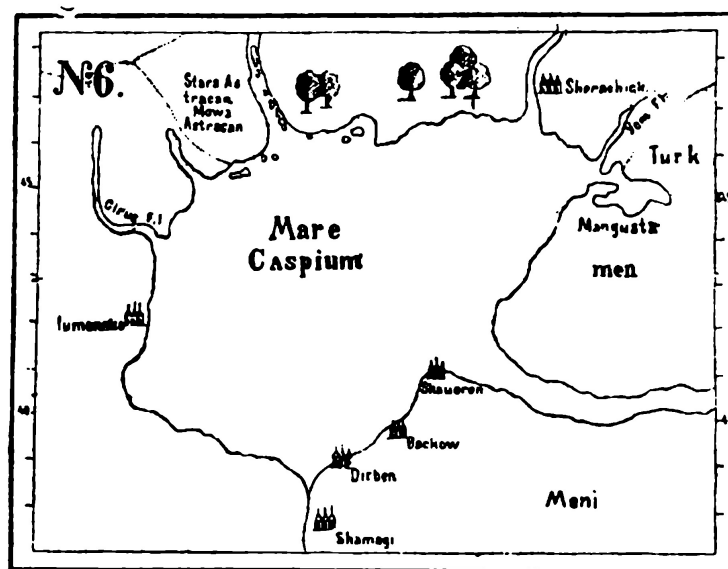


Карта того же времени—начала XVI вѣка.

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

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

И все необходимое доставлялось правительствомъ. Для частной же предпримчивости, пока, не было простора. Торговля и судоходство на Волгѣ долго, долго еще спустя по завоеваніи Казанскаго и Астраханскаго царствъ оставались рискованными предпріятіями. Купеческіе 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 осматривалъ берегъ. Только въ слѣдующемъ, XVII



Карта Джепкинсона.

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

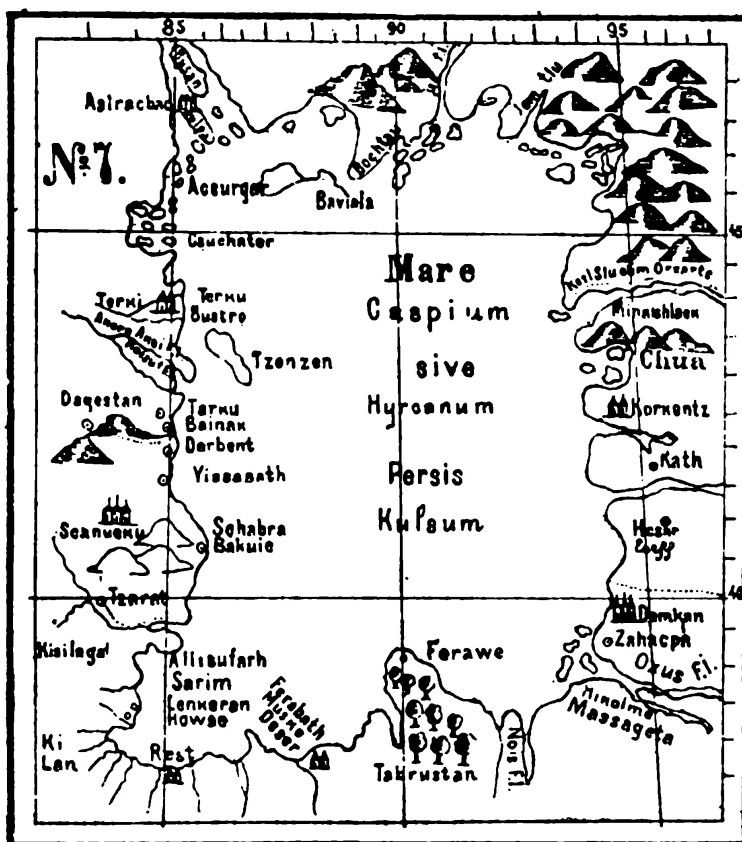
Что же касается морскаго судоходства, то въ его развитіи главнѣйшую роль играли иностранцы и правительство.

Съ разрѣшенія Іоанна Грознаго, англичане приплыли съ торговой миссією въ Астрахань, а отсюда на морской бусѣ, съ развѣвавшимся

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

2) Чт. 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 лучшею 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 Олеарія—1636 г.

бусахъ ⁽²⁾. Вояжи эти сопровождались такими опасностями, стоили такихъ большихъ трудовъ и затратъ, что только чрезвычайная предприимчивость англичанъ, надежды на большія прибыли отъ торговли съ Персією и другими азіатскими странами, и привилегіи, данныя русскимъ царемъ, могли поддерживать смѣльчаковъ въ ихъ настойчивомъ осуществленіи проекта проложенія торговаго пути изъ Англій, 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. Общ. Путеш. по Рос. Ч. I.