

6

Б 746

0

КУПЕЧЕСКОМЪ СУДОСТРОЕНИИ

ВЪ РОССИИ,

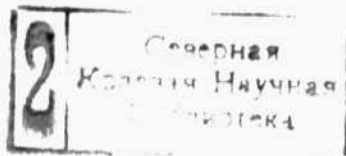
РЪЧНОМЪ И ПРИБРЕЖНОМЪ.

49664

17631



1900



1048

Читальный зал
Северной области
БИБЛИОТЕКИ
г. И.А. Добролюбова

15124

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Въ Типографіи Морского Министерства.

1859.

15128

176327



Издано Морскимъ Ученымъ Комитетомъ.

Предсѣдатель Вице-Адмиралъ Матюшкинъ.

2002

1905

ВАШЕ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО!

Въ 1836 году, Генераль—Лейтенантъ Орлов—скій составилъ и издалъ, по изволенію Вашему, книжку: «Взглядъ на мореходство и морскія силы у всѣхъ народовъ въ мірѣ.» Книжка эта подала мнѣ мысль описать собственно русское купеческое судостроеніе и судоходство, и очертить свойства и качества нашихъ народныхъ серваеровъ и мореходовъ.

Исполнивъ задуманное дѣло, на сколько позволили мнѣ достигнуть этого средства, я возымѣлъ другую, слишкомъ смѣлую, но высокую и глубоко—

лестную для себя мысль: всеподданнѣйше принести
шести-лѣтній трудъ мой Августѣйшему Имени
Вашего Императорскаго Высочества.

Осчастливленный уже одною этою мыслию, я вер-
хомъ счастья для себя почту милостивое соизволеніе
Ваше на принятіе слабаго труда, къ которому под-
винуло меня обязательное желаніе: быть чѣмъ-либо
полезнымъ въ дѣлѣ изученія нашего обширнаго,
богатаго и любезнаго намъ Отечества.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЫСОЧЕСТВУ
ГОСУДАРЮ
ВЕЛИКОМУ КНЯЗЮ
ГЕНЕРАЛЬ-АДМИРАЛУ,
КОНСТАНТИНУ НИКОЛАЕВИЧУ.

*Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ
Штабсъ-Капитана П. Болославскаго.*

Всеподданнѣйшее приношеніе

ПРИЛОЖЕНИЕ.

ЧАСТЬ I.

ВВЕДЕНИЕ.

- 1 — Полн. собр. зак. Рос. Импер. указы: 1762 г. мая 23 № 12899—1781 г. іюня 25, № 15176—1784 г. Февраля 21, № 15932 и 15933.

ГЛАВА I.

- 2 — Мѣстная пословица, т. е. дай Богъ, чтобъ въ день Св. Калинина (29 іюля) не случилось ясной и вмѣстѣ холодной погоды, вредной для хлѣбныхъ растений.
- 3 — Энцикл. лекс. 1835 г. Томъ III, стр. 232.
- 4 — Лѣтописецъ Соловецкій 1429—1833 г. стр. 11-12.
- 5 — Энцикл. лекс. 1835 г. Томъ III, на стр. 232 говорится: «Новгородцы *первыя* начали строить здѣсь городки, и завести *пристани*, къ которымъ, задолго прежде открытія Архангельскаго порта, пріѣзжали Датскіе и Нормандскіе мореплаватели,» и проч.
- 6 — Описаніе Архангельской губерніи, 1813 г. стр. 53. К. Молчанова.

2. Суда закройныя: Живодныя Кусовыя лодки, Свои
скія лодки, Догрузныя Досчаники. 129
3. Суда прибрежныя или черевыя: Реюшки, Асламки,
Шкоутныя лодки, Киржимы. 137

III. Рѣчныя суда, приходящія въ Астрахань:

1. Парусныя суда: Коренныя, Кладныя, Мокшаны,
Енотаевки, Бархоты, Полубархоты, Каюки, Посуд-
ныя суда, Верховыя Досчаники, Козачьи Досчаники,
Неводныя Досчаники, Рыбницы, Прорѣзы, Косныя
лодки, Бударки, Верховыя лодки 143
2. Гребныя рѣчныя суда: Бѣляны, Насады, Конно-
машинныя суда, Барки, Полубарки, Раскрыги, Коло-
менки, Межеумки, Стружки. 162

- ### IV. Общій взглядъ на рѣчное судостроеніе и судоходство въ бассейнахъ Сѣверодвинскомъ и Волжскомъ 174
- Приложеніе 181

ЧАСТЬ I.

ВВЕДЕНІЕ.

Описаніе торговаго судостроенія, мореходства и рѣ-
коплаванія въ Россіи представитъ новую, интересную
картину. На водахъ ея видимъ весьма разнообразныя
суда: отъ плота и челнока до камелей и линейнаго
корабля. И все примѣнено къ мѣстности, обстоятель-
ствамъ, нуждамъ и потребностямъ. Тутъ степени ис-
кусства являются въ стройной послѣдовательности и
представляютъ наглядно исторію Корабельной Архи-
тектуры.

Въ настоящее время, когда переставъ изучать Рус-
скую землю по *писаніямъ* иностранцевъ, мы съ рве-
ніемъ и любовью принимаемся сами знакомиться съ
ея житьемъ-бытьемъ, судостроеніе и судоходство —
эти важнѣйшія отрасли и пособія нашей промышлен-

ности и торговли — не должны, и не будутъ оставаться въ неизвѣстности.

Великій Петръ создалъ купеческій флотъ и далъ купеческій флагъ. Мудрая Екатерина усилила торговое мореплаваніе, давъ ему уставъ водоходства. Она видѣла необходимость изученія и улучшенія нашего купеческаго судостроенія, и приказывала дѣлать модели и составлять чертежи рѣчнымъ судамъ, съ приспособленіемъ къ плаванію по рѣкамъ и озерамъ; назначала награды за изобрѣтенія лучшихъ судовъ, съ соблюденіемъ дешевизны въ постройкѣ и проч. (*): — отсюда должны были истечь многія пользы: удобства и безопасность плаваній, и вліяніе ихъ на развитіе внутренней торговли.

Изученіе Русскаго купеческаго судостроенія и судоходства имѣетъ другой интересъ, другую пользу не менѣе важную: способы и средства построенія судовъ, ихъ размѣры, разнообразныя конструкціи, снабженіе, вооруженіе, плаваніе и, наконецъ, управленіе въ плаваніяхъ, все это, заимствованное отъ другихъ народовъ, заставитъ удивляться изобрѣтательному и свѣтлому Русскому уму и *смѣлостью* въ дѣлѣ. Про-

(*) Смотр. въ концѣ: *Приложеніе*.

слѣдите терминологию морскихъ и судовыхъ словъ, употребляемыхъ нашими плавателями, вслушайтесь въ этотъ языкъ, и вы найдете еще уцѣлѣвшіе, свѣжіе остатки старины. Послѣ этого можно быть убѣждену, что наше судостроеніе и судоходство древни какъ сама Россія; что искусства эти не заимствованы отъ другихъ, чуждыхъ намъ народовъ, но возникли сами собою изъ элементовъ нашей народной жизни.

Оно полезно и въ другихъ видахъ: полныя по возможности и ясныя свѣдѣнія о судахъ, могутъ служить вѣрнѣйшимъ пособіемъ и руководствомъ при составленіи чертежа и при самой постройкѣ судна для извѣстной рѣки или моря. Такія потребности могутъ встрѣчаться вездѣ и всегда. А чтобы удовлетворять имъ вполне и съ знаніемъ дѣла, для того необходимо имѣть описаніе и рисунки разнообразныхъ мореходныхъ и рѣчныхъ судовъ, плавающихъ по водамъ нашей необъятной Россіи.

Имѣвъ случай, по дѣламъ и роду моей службы, наблюдать за купеческимъ судостроеніемъ и судоходствомъ на моряхъ Каспійскомъ, Бѣломъ и на Сѣверодвинской и, частію, Волжской системѣ, я, по возможности, на самыхъ мѣстахъ собиралъ свѣдѣнія обо всемъ, касающемся строенія судовъ, ихъ вооруженія, плаванія и проч. Воспользовавшись другими по этому

предмету свѣдѣніями, разбросанными въ отдѣльныхъ брошюрахъ и сочиненіяхъ, я желалъ составить одно—хотя еще далеко не полное — цѣлое.

Надѣюсь, что читатели, найдя ошибки, пропуски, или недостатки въ предлагаемомъ трудѣ, постараются исправить и пополнить эти недостатки, и такимъ образомъ помогутъ составить полную и вѣрную исторію купеческаго судостроенія, мореходства и рѣконоланія въ Россіи, и изобразить современное ихъ состояніе. Смѣю думать также, что сдѣланные мною промахи не вмѣнятся мнѣ въ строгое осужденіе, — я успѣлъ сдѣлать лишь то, что позволяли служба, время и средства: слабый заступъ мой успѣлъ лишь, такъ-сказать, тронуть богатую шахту, предоставляя дальнѣйшую ея разработку тѣмъ счастливымъ, у которыхъ и способы и средства за плечами. А какой еще богатый рудникъ свѣдѣній, по части русскаго купеческаго судостроенія и плаванія, кроется на рѣчныхъ системахъ морей: Балтійскаго, Чернаго, Азовскаго, и на Сибирскомъ водномъ бассейнѣ!?... есть надъ чѣмъ потрудиться—*«лишь стало-бы охоты»*, да желанія: быть чѣмъ-нибудь полезнымъ въ дѣлѣ изученія нашего обширнаго Отечества.

I.

О БѢЛОМОРСКОМЪ СУДОСТРОЕНИИ.

Архангельская Губернія, лежащая между 61° — 70° с. широты, и 45° до 82° в. долготы, относительно производительности почвы и климата раздѣляется на южную и сѣверную. Южная полоса только при усиленномъ и тяжкомъ трудѣ земледѣльца становится годною для посѣва хлѣба; сѣверная же, собственно такъ называемая *Поморьемъ* или *Поморскою стороною*, представляетъ почву бѣдную растительностію: мохъ, камень и непроходимыя тундры — вотъ ея поверхность. Самый климатъ страны непостояненъ и суровъ: шестимѣсячная зима, продолжительная и холодная весна и короткое лѣто, все это препятствуетъ полному развитію растений, вредить посѣвамъ и постоянно содержитъ земледѣльца между страхомъ и надеждою: — «*авось Господь Богъ пронесетъ Калининки морокомъ* (^а)» — говоритъ онъ, глядя на заколосившіяся поля свои, и, счастливъ, если молитва его услышана, если *Калининки* дѣйствительно пронеслись *морокомъ* — у него тогда на полъ-зимы есть запасъ хлѣба: въ противномъ случаѣ,

его авось осуществляется самою грустною, самою печальною дѣйствительностію, — онъ и его семейство остаются безъ хлѣба.

Такимъ образомъ, несвойственный для хлѣбопашества климатъ Архангельской губерніи, въ особенности части прилежащей Бѣлому морю и Сѣверному океану, вознаграждая трудовъ жителей по земледѣлію, принудилъ ихъ искать другихъ, болѣе надежныхъ и выгодныхъ средствъ для своего пропитанія. Изобиліе морскихъ звѣрей и рыбы, обѣщая вознаградить труды, привлекло ихъ вниманіе и сдѣлалось не маловажнымъ источникомъ продовольствія и торговли, — источникъ вѣрный, хотя сопряженный съ трудами тягчайшими, изнурительными, не рѣдко стоящими промышленнику жизни; но нужда, страхъ и опасность за будущее, грозящая можетъ быть голодною смертію, побѣждаютъ опасенія и подвигаютъ *Помора* на всякую рѣшимость. Съ другой стороны, перепродажа и вывозъ хлѣба за границу, въ сосѣдственную Норвегію, для промѣна на рыбу и другія потребности, сплавъ по рѣкамъ изъ губерній Вологодской и Вятской съ предметами торговли, отпускаемыми за границу, все это также не могло не занять вниманія жителей, и требовало судовъ, которыя бы устройствомъ соотвѣтствовали мѣсту плаванія и роду привозимаго груза. Такимъ образомъ, нынѣ въ Архангельской губерніи, въ этомъ безплодномъ краѣ, судостроеніе, рыбная ловля и звѣриный промыселъ составляютъ почти единственный источникъ продовольствія жителей.

Обыватели Архангельской губерніи въ уѣздахъ Кольскомъ и Кемскомъ, на основаніи дарованныхъ имъ

правъ, производить торговлю съ Норвегіею безъ гильдейскихъ различій. Хотя въ строгости плаваніе ихъ скорѣе можно назвать каботажнымъ, но принимая въ расчетъ, что нѣкоторыя промышленныя суда плаваютъ по всему Бѣлому морю, другія же въ плаваніяхъ держатся всегда вблизи береговъ, не удаляясь отъ нихъ, поэтому, всѣ мореходныя суда, плавающія по Бѣлому морю должно раздѣлить на *мореходныя* и *прибрежныя*. Рѣчныя же суда, плавающія по рѣкамъ Архангельской губерніи, должно раздѣлить на *парусныя*, *гребныя* и *плоты*.

Прежде нежели приступимъ къ описанію судовъ, взглянемъ на начала, развитіе, успѣхи, и вообще историческій ходъ мѣстнаго купеческаго судостроенія до настоящаго времени, и наконецъ изобразимъ современное его состояніе.

Можно сказать утвердительно, что строеніе купеческихъ кораблей на рѣкѣ Сѣверной Двинѣ началось съ перенесеніемъ на нее торговли Новгородцами. Исторія говоритъ: что страна, занимаемая нынѣ Архангельскою губерніею, еще до прибытія къ Славянамъ Варяговъ, была посѣждаема Новгородцами, приходившими въ нее для *промысловъ* и *торговли*. Достигнувъ рѣки Вѣдлы, они перевозили изъ нее суда свои въ рѣку Онегу, вступали въ Бѣлое море, направлялись въ рѣку Сѣверную Двину, по которой и плавали вверхъ даже до каменнаго пояса ^(*). Въ 1428 году, въ княженіе Василя Темнаго, также упоминается о какихъ-то *Полярникахъ*, обитавшихъ при устьѣ рѣки Нивы и берегахъ Канда-лажской губы, занимавшихся *звѣриными* и *рыбными промыслами*. Но всѣ эти сказанія неудовлетворитель-

ны, темны. Конечно, занятія морскими промыслами даютъ уже знать о существованіи судовъ, но что это были за суда и гдѣ строились — неизвѣстно; да и напрасно было-бы искать объ этомъ чего-либо положительнаго, вѣрнаго; — рядъ предположеній и произвольныхъ догадокъ не раскрылъ-бы истины.

Болѣе ясныя свѣденія о Бѣломорскомъ судостроеніи имѣемъ съ 1440 года, — когда становятся извѣстными въ плаваніи по Бѣлому морю монахи Соловецкаго монастыря (⁴). Кромѣ морскихъ промысловъ, нужды и потребности монастырской жизни заставляли иноковъ имѣть частыя сообщенія съ близлежащими берегами Онежскимъ и Кемскимъ: а для сего необходимо было имѣть суда, которыя, какъ говоритъ «лѣтописецъ Соловецкій», — и покупались, по мѣрѣ надобности, у жителей Онежской округи Подпорожской волости и Сумскаго посада. Обстоятельство это заставляетъ остановиться надъ историческимъ сказаніемъ о Новгородцахъ, приходившихъ въ Онегу, и справедливо наводитъ на заключеніе, что судостроеніе на Онежскомъ побережьи существовало изъ-давна, и что Новгородцы были первые, положившіе оному начало на берегахъ Бѣлаго моря (⁵). Финнеръ, въ своей исторіи о Сибири, утверждаетъ, что въ XV столѣтіи Архангелогородцы на своихъ кочахъ проходили далѣе Новой земли, даже до самой *Мангазеи*. Плаваніе это, начиная отъ устья рѣки Сѣверной Двины, совершалось вдоль Мезенскихъ и Пустозерскихъ береговъ, чрезъ Вайгачскій проливъ до губы Карской и далѣе; оно производилось до 1620 года, когда за тайный провозъ нѣкоторыхъ запрещенныхъ товаровъ, плаванія эти были прекращены. Для



этихъ торговыхъ плаваній, въ Кевролѣ, на Мезени, въ Кольскомъ и Пустозерскомъ острогахъ и въ Варзугѣ, учреждены были пристани, которыя съ основаніемъ Архангельска были мало по малу оставляемы, а наконецъ въ 1691 году и совсѣмъ уничтожены, исключая пристани въ Кольскомъ острогѣ ⁽⁶⁾.

Съ 1548 года при Соловецкомъ монастырѣ являются верфи, съ которыхъ къ 1561 году спускаются 15 *лодей*; къ несчастію, всѣ сіи суда, въ томъ же году, противъ Унскихъ роговъ были захвачены бурею и погибли ⁽⁷⁾.

Появленіе Ченслера (R. Chancellor) въ устьяхъ рѣки Сѣверной Двины, и послѣдовавшее за тѣмъ быстрое развитіе нашей торговли, живое и вмѣстѣ единодушное участіе, принятое въ ней Русскимъ купечествомъ, все это не могло не обнаружить тогда потребности въ судахъ, а впослѣдствіи и навсегда положило основаніе судостроенію на Сѣверѣ.

Еще прежде существованія Архангельска, прибывшими по торговымъ дѣламъ въ Новохоломгорскій посадъ Голландцами построенъ былъ въ 1581 году галіотъ, который два лѣта плавалъ въ морѣ и, наконецъ, въ 1584 году погибъ ⁽⁸⁾. Примѣръ этотъ былъ однакоже не послѣднимъ и, впослѣдствіи, нашелъ другихъ отважныхъ подражателей.

Въ 83-хъ верстахъ отъ Архангельска и въ 13 ти отъ Холмогоръ, рѣка Сѣверная Двина принимаетъ съ правой стороны небольшую рѣчку Вавчугу; на ней то, за долго еще до прибытія Петра Великаго въ Архангельскъ, братья Федоръ и Осипъ Баженины, съ указу Царей Іоанна и Петра Алексѣевичей, по дарованной

имъ 10 Февраля 1693 года грамотѣ, построили съ нѣмецкаго образца водяную пильную мельницу, и выпи-ливаемыя на ней доски продавали у города Архангельска торговымъ русскимъ людямъ и иноземцамъ (⁹). Желая отправлять товары свои за море на собственныхъ своихъ судахъ, они били челомъ Государю, прося его дозволить имъ, строить у своего завода, Русскими и заморскими мастеровыми, корабли и яхты.

Видя и цѣня столь усердное и согласовавшееся съ своими планами стремленіе ихъ къ искусству кораблестроенія, Царь въ первый пріѣздъ свой въ Архангельскъ, въ 1693 году, посѣтилъ Вавчугу и, осматривая лѣсопильный заводъ, не мало хвалилъ хозяевъ; подъ конецъ же, удостоивъ ихъ своимъ посѣщеніемъ, обѣщагъ въ скоромъ времени исполнить ихъ просьбу. Прибывъ въ Архангельскъ, Царь изволилъ самъ заложить на Соломбальскомъ островѣ яхту Св. Петръ. Онъ плавалъ на ней къ устью Сѣверной Двины, а потомъ доходилъ до рѣки Поной, на Терскомъ берегѣ (¹⁰).

При вторичномъ посѣщеніи Архангельска Царемъ въ 1694 году, по Его повелѣнію, подъ надзоромъ стольника и воеводы Ѳ. М. Апраксина, выстроенъ былъ корабль, спущенный на воду весною того же года, на которомъ, будучи сопровождаемъ четырьмя иностранными кораблями, Петръ ходилъ за Св. Носъ, далѣе семи острововъ (¹¹). Впослѣдствіи, оставляя Архангельскъ и приказавъ Апраксину нагрузить Русскій корабль товарами и отправить въ Голландію, Царь не преминулъ снова посѣтить Вавчугу, гдѣ осмотрѣвъ начатое Баженинымъ судостроеніе и верфи, прядильный и парусный заводы, благодарилъ хозяина и пожаловалъ

ему званіе корабельнаго мастера. Въ скоромъ времени даровалъ и обѣщанную грамоту, которой дозволялось Баженину каждагодно вырубать до 4000 годныхъ на кораблестроеніе деревь, и въ которой между прочимъ сказано, что Осипа и Федора Бажениныхъ во все время занятій ихъ судостроеніемъ, «*въ наши Великаго Государя службы, Мы Великій Государь выбирать и въ посылки посылать не указали; матросовъ, шхиперовъ и штурмановъ и русскихъ людей, которые похотятъ на кормахъ служить, принимать и держать имъ свободно и отъ того корабельнаго дѣла ни куда отнюдь не имать*» ⁽¹²⁾. Грамота эта и съ нею права и льготы, дарованныя Баженину, ободрили его въ предпріятіяхъ и не мало содѣйствовали къ развитію купеческаго судостроенія. Готовыя и спущенныя на воду суда продавались приходившимъ на Вавчугу Голландцамъ и Датчанамъ, а на нѣкоторыхъ сами хозяева отпускали собственные товары за море.

Прилагая неусыпныя старанія объ увеличеніи Архангельской торговли, Царь строилъ суда въ Соломбалѣ уже на казенный счетъ и отправлялъ ихъ съ товарами за море. Въ 1700 году на Соломбальскомъ островѣ было построено 6-ть торговыхъ казенныхъ кораблей, а къ 1718 — двѣнадцать. Такимъ образомъ въ 1694 году на берегахъ Сѣверной Двины явилась первая купеческая верфь въ Россіи; а на водахъ Бѣлаго моря впервые развился Русскій купеческій флагъ.

Въ третіе прибытіе Царя въ Архангельскъ, въ 1702 году, Онъ на отнятомъ у Шведовъ суднѣ, въ третій разъ плавалъ къ Вавчугѣ, гдѣ въ присутствіи его спущены были на воду, выстроенныя Англійскими мастерами

два фрегата: *Св. Духъ* и *Меркурій*. Этимъ послѣднимъ пребываніемъ Царя въ Архангельскѣ, мало по малу заключились труды его, и особенныя неусыпныя попеченія о тамошнемъ судостроеніи и торговлѣ: ибо съ этихъ поръ Балтійское море, война со Швеціею, поѣздка и походъ за границу и заложенная на берегахъ Невы новая столица Петербургъ — заняли все вниманіе Петра. Но и среди новыхъ заботъ въ распространеніи Балтійской торговли, принося въ жертву и пользу оной Архангельскую торговлю, Царь не забывалъ заботиться о послѣдней и преимущественно старался ободрять и поддерживать существовавшіе въ Архангельскѣ звѣриный и рыбный промыслы. Составившіяся по желанію Царя три компаніи промысловъ не удовлетворили однакоже его ожиданіямъ, — всѣ онѣ, отъ разногласія владѣльцевъ, одна за другой рушились. Недовольный неуспѣхами, Петръ уничтожилъ компаніи, объявивъ промыслы свободными, и поощрялъ уже одни только частныя предпріятія, въ особенности же судостроеніе. Жители отдаленныхъ береговъ Онежскаго залива продолжали строить суда свои *прежнимъ дѣломъ*. Прибывъ въ 1702 году на Нюхоцкую пристань, Онъ не могъ не замѣтить промышленническихъ судовъ — слабыхъ и вообще худо построенныхъ и дурно вооруженныхъ. «*Объяви,*» — писалъ Онъ впослѣдствіи Архангелогородскому Вице-Губернатору: — «*всѣмъ промышленникамъ, ходящимъ въ море для промысловъ на лодьяхъ и кочахъ, чтобы они вмѣсто сихъ судовъ строили бы морскія суда Галіоты, Гукары, Каты и Флѣты; а пока они новыми судами исправятся, на старыхъ дозволю имъ ходить только два года; по прошествіи*

же сего срока, всѣ старыя суда истреби, и вновь оныхъ строить не вели, подѣ наказаніемъ штрафа: оное (т. е. судно) взять, а сверхъ того вдвое денегъ, во что оное стало» (13).

Не смотря однако же на эти строгія постановленія, Поморцы неохотно выслушивали указы Царскіе и продолжали строить суда *по прежнему*, отчего лодки и карбасы, непрочны построенные и худо скрѣпленные, выходя въ море — гибли попрежнему. Въ отвращеніе несчастій, доходившихъ до слуха Царя, ревностный поборникъ его Меншиковъ, именемъ Его Царскаго Величества указомъ, нашелся вынужденнымъ повторить жителямъ Поморья, дабы они на будущее время на помянутыхъ судахъ не плавали, а строили бы новоманерныя суда— *Эверсы*. Всѣ же прежней постройки суда приказалъ *отписать на имя Государя*. Этого мало; съ судовъ новой постройки велѣно было брать обыкновенную пошлину съ клади, а со старыхъ, съ будущаго 1719 года — вдвое; съ 1720— втрое и т. д., увеличивая сумму эту съ каждымъ годомъ (14).

Указъ о построеніи *Эверсовъ* привелъ жителей Сумскаго посада и вообще Поморцевъ въ недоумѣніе: ибо извѣстно было, что *Эверсы* суда не мореходныя и предназначались только для плаванія по рѣкамъ. Недоумѣніе это однако вскорѣ, по ихъ же просьбамъ, разъяснено Царскимъ указомъ, которымъ повелѣвалось: всѣмъ поморскимъ жителямъ для морскаго ходу дѣлать *Галиоты, Гукары, Краеры и Эверсы*, съ дозволеніемъ на послѣднихъ плавать только малымъ моремъ отъ Соловковъ до Архангельска, и по рѣкѣ Сѣверной Двинѣ; вмѣстѣ съ симъ Царь писалъ: «*Господинъ Вице-Гу-*

берлаторъ! всѣ старыя суда переорли, вновь строю- щіеся изрубѣи, и впредь таковыхъ дѣлать не вели, подѣ наказаніемъ ссылки на каторгу; за несмотрѣніе же Ваше будете подлежать тому же наказанію» (15).

Таковы были заботы и мѣры Монарха, предприни- маемыя имъ для усовершенствованія судостроенія и мореходства, — мѣры, болѣе чѣмъ строгія, но въ тог- дашнее время необходимыя. Чѣмъ инымъ могъ Онъ побѣдить закоренѣлое упрямство и недовѣріе Русскихъ къ нововведеніямъ, отъ которыхъ въ великомъ и об- щемъ дѣлѣ преобразованія, можетъ быть, зависѣлъ успѣхъ въ достиженіи другихъ, болѣе важныхъ цѣлей.

Съ распространеніемъ Балтійской торговли, Архан- гельская, стѣняемая въ пользу первой, начала осла- бѣвать, такъ что съ 1718 года и строеніе казенныхъ торговыхъ кораблей на Соломбальскомъ островѣ, по повелѣнію Царя было прекращено. Послѣдовавшій за тѣмъ указъ 1722 года, запрещающій ввозить товары въ Архангельскъ для отпуска за границу, окончательно ослабилъ торговлю края и неминуемо долженъ былъ повредить судостроенію. Не смотря на это, строеніе на Вавчугѣ продолжалось, — тамъ въ 1725 году вы- строены были три казенныя китоловныя судна длиною въ 107 футовъ, которыя въ томъ же году и отправле- ны были въ море для промысловъ (16).

Съ этого времени, едва развившаяся и быстро по- шедшая къ усовершенствованію наука судостроенія, казалось, снова должна была вмѣстѣ съ торговлею прид- ти въ первоначальное состояніе, и, мало по малу, ослаб- нуть, ограничась постройкою только промышленниче- скихъ судовъ. Но преемники Петра, какъ увидимъ впо-

слѣдствіи, старались поддержать эти отрасли промышленности и подвинуть ихъ на прежнюю степень совершенства.

Видимый упадокъ въ торговлѣ и слѣдовавшее затѣмъ послабленіе въ надзорѣ за судостроеніемъ, не могли быть не замѣчены Поморцами, не любившими строгихъ указовъ Царскихъ и искавшими случая уклониться отъ тяжелаго для нихъ бремя новизны. Съ кончиною Петра, въ поданной въ Коммерцъ-Коллегію челобитной, они просили дозволить имъ, для звѣриныхъ и рыбныхъ промысловъ, дѣлать суда *старымъ манеромъ*; на что, однако, получили отказъ, съ подтвержденіемъ строить *галіоты, гукары, краеры, эверсы*, и въ особенности большіе и малые *шерботы* ⁽¹⁷⁾.

Данныя за тѣмъ въ 1729, въ предшествовавшихъ и въ послѣдующихъ годахъ, льготы много содѣйствовали въ пользу судостроенія и мореходства, — такъ напримѣръ: указами 1723, 1724 годовъ повелѣвалось не поставлять никакихъ затрудненій и препятствій къ вырубкѣ сосновыхъ и дубовыхъ лѣсовъ на частное судостроеніе, лишь бы не была вырубается толстая, свѣше указанной мѣры сосна, и чтобы доски употребляемы были въ дѣло пильныя, а не топорныя. Далѣе говорилось, что всякій Русскій купецъ, строившій *новоманерный* корабль съ пушками, или безъ оныхъ, освобождался отъ всякой за него и употребленные лѣса пошлины, исключая если хозяинъ пожелаетъ тотъ корабль въ государствѣ продать иностранцу, то съ покупки онаго иноземецъ долженъ былъ платить пошлины по 5 процентовъ *ефимками*. Императоръ Петръ II въ указѣ 1729 года Іюля 24 повелѣлъ, дабы и при

продажѣ русскимъ судна иностранцу, послѣдній не платилъ за то никакихъ пошлинъ, — судостроеніе ожи-
вилося.

Въ 1732 году Никита Крыловъ, слывшій въ тогдаш-
нее время великимъ искусникомъ въ корабельномъ дѣ-
лѣ, и участвовавшій въ работахъ на верфяхъ Баже-
нинскихъ, основалъ свою верфь въ Архангельскѣ (¹⁴),
въ трехъ верстахъ выше города, на правомъ берегу
Сѣверной Двины, на мѣстѣ называемомъ *Быкъ*, отъ
чего и самая верфь получила названіе *Быковской*. Сю-
да же впоследствии, по измѣнившейся глубинѣ рѣки
Сѣв. Двины, перенесены были и Вавчужскія верфи; и
Баженинъ вмѣстѣ съ Крыловымъ, продолжая строить
суда, съ 1735 года снова начали на собственныхъ су-
дахъ своихъ отправлять товары въ Амстердамъ и Гам-
бургъ, что и продолжалось слишкомъ 10 лѣтъ (¹⁵).
При означенныхъ верфяхъ находилась вѣтряная о-
двухъ поставахъ пильная мельница, на которой выпи-
ливались для судостроенія доски. Около 1748 года по-
ставилъ здѣсь же свою верфь купецъ Барминъ; а поз-
же появилась третья верфь купца Амосова. Вслѣдъ за
симъ, Архангелогородскіе купцы Никифоръ Зыковъ и
Проконій Пругавинъ поставили свои верфи на рѣкѣ
Маймаксѣ, гдѣ и строили суда по чертежамъ, давая
имъ размѣренія и образованія Гальясовъ и Гукаровъ,
поднимавшихъ отъ 7000 до 9000 пудовъ груза (²⁰).
Для снабженія купеческихъ судовъ якорями, близъ
Архангельска находились тогда два якорные завода, —
первый, называвшійся *Лайскимъ*, стоялъ въ 15 вер-
стахъ отъ города на рѣкѣ *Лаѣ*, и принадлежалъ Ар-
хангельскому купцу Ивану Денисову съ братьями; тутъ

же находился и лѣсопильный заводъ и мукомольная мельница. Другой якорный заводъ находился въ 30 верстахъ отъ Архангельска при рѣкѣ Кехтѣ и принадлежалъ Архангельскому купцу Голубину ⁽²¹⁾.

Въ 1752 году хотя и возобновлены были права, дарованныя Баженину Петромъ I въ вырубкѣ 4000 деревъ, но уже съ ограниченіемъ: рубить только деревья негодныя на строеніе военныхъ кораблей. Въ слѣдующемъ за тѣмъ году число деревъ было уменьшено въ половину, и съ новымъ ограниченіемъ: рубить оныя только по рѣкамъ Югу, Выму и Вычегдѣ.

Уничтоженіе внутреннихъ пошлинъ въ 1758 году, и предоставленіе Архангельской торговлѣ въ 1762 году одинаковыхъ правъ съ С. Петербургскою, сильно оживило торговлю и необходимо усилило и судостроеніе. Въ это время, въ 8 верстахъ выше города Архангельска, на правомъ же берегу рѣки Сѣв. Двины, нѣкто Англичанинъ Гомъ поставилъ свою верфь съ тремя элингами, на которыхъ и строилъ суда для себя и на продажу. Верфь эта, называвшаяся Гомовскою, имѣла обширныя службы: вѣтряную о двухъ поставахъ мельницу, лѣсные амбары и кузницу. Кромѣ того, Гомъ поставилъ еще двѣ верфи съ шестью элингами на рѣкѣ Онегѣ, съ двумя пильными водяными о восьми поставахъ мельницами, и пятью кузницами; и предполагалъ завести еще судостроеніе и торговлю лѣсомъ въ устьѣ рѣки Мезени;—тамъ, на выстроенной о четырехъ поставахъ мельницѣ, былъ уже выпиленъ и приготовленъ къ отпуску за море строевой лѣсъ, но сильный и высокій приливъ моря въ Мезенскомъ заливѣ, сильныя теченія, трудность входа въ рѣку Мезень отъ мно-

этого, операціи Гома разстроили и разорили судостроеніе и мореходство Поморовъ, преобразивъ послѣднихъ, изъ истыхъ моряковъ, въ дровосѣковъ, пильщиковъ и воловыхъ работниковъ. Съ закрытіемъ торговыхъ дѣлъ «Гома и К^о» не стало и заработковъ; элинги и мастерскія закрылись, а потомъ, всепожирающее время, мало по малу, истребило и мореходныя суда, снаряды и снасти, и жители, съ дѣтства не приучась къ морскимъ промысламъ, не могли, да и не умѣли уже снова за нихъ приняться. Отставши, такимъ образомъ, отъ своихъ родовыхъ привычекъ къ морю, они обратились къ Петербургскимъ лѣсопромышленникамъ, гдѣ и понынѣ ежегодно работаютъ въ заготовкѣ и славѣ лѣсовъ, оставляя морскіе промыслы и сельское хозяйство на попеченіе *старыхъ и малыхъ*. Всякій мужичокъ изъ внутреннихъ губерній, замѣнитъ Помора на сушѣ; но мореходъ — не легко замѣнимъ, — къ морю надо приучаться съ-изъ-дѣтства (²²).

Между прочимъ, въ 1782 году основалась въ Холмогорахъ мореходная школа, переведенная впоследствии въ Архангельскъ (²³). Въ 1786 году считалось въ Архангельскѣ до 30 русскихъ купеческихъ домовъ, отправлявшихъ товары за границу на собственныхъ судахъ (²⁴).

Въ цвѣтущія времена Новагорода, городъ Кола былъ однимъ изъ древнѣйшихъ поселеній Новгородцевъ на Сѣверѣ. Они владѣли звѣринными и рыбными промыслами по всему Мурманскому берегу, даже до Вардгуса (²⁵). Занятіе жителей морскими промыслами заставляетъ предполагать, что судостроеніе и здѣсь существовало съ давняго времени, и въ особенности бы-

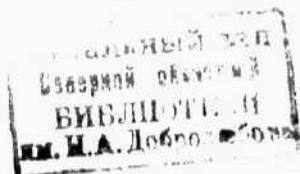
ло оживлено въ 1751 году и 1760, во время откуповъ Графа Шувалова. Въ то время городъ Кола былъ главнымъ сборищемъ промысловъ, куда ежегодно приходили за ворванью и звѣриными шкурами до 7 иностранныхъ кораблей.

Въ 1799 году Коляне въ поданной ими просьбѣ Императору Павлу I, просили пожаловать имъ единовременно лѣсу на починку судовъ. По поводу этой просьбы, желая улучшить въ семъ краѣ морскіе промыслы, Правительство вошло въ подробное разсмотрѣніе настоящаго образа построенія судовъ. По собраніи свѣдѣній о мѣстахъ построеній оныхъ, и родѣ перевозимаго груза, велѣно: по сношенію съ Адмиралтействъ-Коллегією, составить чертежи судамъ наиболее свойственнымъ къ такому плаванію, и вмѣстѣ съ тѣмъ избрать выгоднѣйшія мѣста, и построить на нихъ верфи; а для надзора за производствомъ работъ, дать если не подмастерьевъ, то по крайней мѣрѣ тиммермановъ. На вырубку же лѣсовъ для судостроенія, Коляне получили полное разрѣшеніе и освобождались какъ отъ сбора за топорныя лодки, такъ и отъ платежа попенныхъ денегъ, съ тѣмъ однако, чтобы вырубленный лѣсъ употребляли единственно на свои надобности, а за море бы онаго не отпускали ⁽²⁶⁾. Право это, во уваженіе суроваго климата и неплодной почвы, распространялось также на уѣзды Кемскій, Онежскій и сѣверную часть Мезенскаго. При этомъ открылись злоупотребленія: крестьяне означенныхъ уѣздовъ, строя мореходныя суда на свое имя, продавали ихъ потомъ купцамъ и другимъ торговымъ людямъ, на коихъ право свободы отъ пошлинъ не распространялось. Это по-

родило опасеніе: не продаются ли такимъ образомъ суда за границу? Въ отвращеніе сего приняты были слѣдующія мѣры: Архангельской конторѣ надъ Портомъ велѣно было записывать всѣ принадлежащія купцамъ, мѣщанамъ и другаго званія людямъ мореходныя суда, какъ торговыя, такъ и промышленныя. А чтобъ подъ именемъ обывателей приморскихъ уѣздовъ, не могли строить судовъ купцы и другіе сторонніе люди, то Начальнику Губерніи строго вмѣнялось въ непремѣнное правило узнавать чрезъ Земскіе Суды, кто изъ крестьянъ и каимъ именно промысломъ занимается. Того-же, кто продастъ свое судно, при раскрытіи преступленія, лишать права пользоваться правами, дарованными указомъ 1800 года Февраля 20, а съ покупщиковъ взыскивать двойную пошлину.

Вслѣдъ за обнародованіемъ указа 1799 года, въ 1803 году мѣщане, купцы и крестьяне нѣкоторыхъ волостей Кемскаго уѣзда представляли, что по составленнымъ и присланнымъ къ нимъ чертежамъ, они строить судовъ не могутъ: ибо, ни размѣренія, ни конструкціи оныхъ, нисколько не соотвѣтствуютъ условіямъ мѣстныхъ водъ, въ которыхъ они должны плавать. Вслѣдствіе чего, чертежи были вновь по Высочайшему повелѣнію пересмотрѣны и исправлены и, въ добавокъ, приказано было, чтобъ Адмиралтейское Управление посылало къ мѣстамъ строеній знающихъ мастеровъ, которые могли бы руководить неопытныхъ строителей и, такимъ образомъ, исподоволь, нечувствительно вводили бы судостроеніе *правильное* и для плаванія *удобное* и *безопасное* (²⁷).

Между прочимъ, строеніе на Архангельскихъ вер-



146321

фяхъ продолжалось съ необыкновенною дѣятельностію и успѣхомъ. Одни сыновья купца А. Попова въ 1810 году имѣли до 20 собственныхъ, ими самими построенныхъ кораблей ⁽²⁸⁾. Всѣхъ же промышленническихъ судовъ считалось тогда до 300 ⁽²⁹⁾.

Въ послѣднее время, 1810 годъ былъ самымъ цвѣтущимъ для Архангельской торговли, и старожилы называютъ его *золотымъ Американскимъ годомъ*. По сохранившимся и дошедшимъ до насъ любопытнымъ свѣдѣніямъ видно, что въ означенномъ году построено было коммерческихъ кораблей въ Архангельской губерніи: въ самомъ Архангельскѣ на Быковской верфи купцомъ В. Поповымъ и М. Куницынымъ, длиною по килю 100 футовъ 3 дюйма—*три*; 90 футовъ—*одинъ*; 75 футовъ—*одинъ*. На Маймакской верфи, С. Фанбринымъ въ 90 футовъ—*два*, въ деревняхъ: Нижнеладинской, крестьяниномъ Дубленнымъ, въ 90 футовъ—*два*; въ Кехтѣ купцомъ С. Фанбринымъ, на лѣсопильномъ его заводѣ, въ 90 футовъ—*два*; въ Холмогорскомъ уѣздѣ въ деревняхъ: Ровдиной горѣ, крестьяниномъ Кочневымъ, въ 80 футовъ—*одно*; въ 90 футовъ—*одно*; въ Чухчеремскомъ селеніи, купцомъ Кулаковымъ, въ 75 футовъ—*одно*; въ Индышѣ, что противъ Емецкаго села, крестьяниномъ В. Ермолинымъ, въ 90 футовъ—*одно*; во 100 футовъ—*два*. Въ Городѣ Кеми, крестьяниномъ Ермолинымъ въ 75 футовъ—*одно*; въ Онегѣ купцомъ И Комаровымъ въ 75 футовъ—*одно*; — всѣхъ же, въ теченіи 1810 года, въ Архангельской губерніи построено судовъ 19 ⁽³⁰⁾.

Въ 1820 году жители Колы, Кеми и Сумскаго посада Высочайше освобождены были отъ платежа футовой

пошлины, опредѣленной указомъ 1806 года Генваря 17, за строямыя ими для рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ суда, съ повелѣніемъ: за употребляемый ими лѣсъ на судостроеніе, брать только попенныя деньги. Замѣчательно, что въ 1828 году на Быковской верфи у купца Амосова построенъ былъ 66-ти пушечный корабль «*Кола*», проданный Англичанамъ и, впослѣдствіи, поступившій во флотъ Египетскаго паши.

Въ 1829 году въ учрежденное въ С. Петербургѣ училище торговаго мореплаванія, повелѣно было присылать изъ Архангельска чрезъ годъ одного воспитанника; изъ другихъ же бѣломорскихъ городовъ также по одному, но непремѣнно по распоряженію Генералъ-Губернатора.

Всѣхъ кораблей построенныхъ на Архангельскихъ верфяхъ съ 1811 по 1835 годъ было 70 (51).

Съ перемѣною обстоятельствъ, когда участіе русскихъ купцовъ во виѣшней торговлѣ мало-по-малу начало ослабѣвать, и торговля стала переходить въ руки иностранцевъ, судостроеніе, бывшее всегда почти исключительно русскимъ, съ 1815 года стало также видимо склоняться къ упадку, и впослѣдствіи, около 1831 года, совсѣмъ почти прекратилось; только на Маймакскихъ верфяхъ оно еще поддерживалось до 1818 года послѣднимъ русскимъ владѣльцемъ ихъ, купцомъ Поповымъ. Тутъ же имѣлъ складочныя амбары купецъ Митрополовъ, строившій суда свои на заказъ въ Вологодской губерніи, на устьѣ рѣки Коченги, впадающей въ рѣку Сухону. Тамъ, въ Коченгской слободѣ, стояла верфь, или *заведеніе*, слѣды котораго видны еще нынѣ. При этой верфи находилась водяная пильная мельница и другія строенія. Вскорѣ Маймакская верфь

продана была купцу Бранту, который и построилъ на ней 23 корабля ⁽⁸²⁾.

Со смертію Бранта въ 1832 году, существовавшее здѣсь судостроеніе прекратилось. Наслѣдники Бранта не строили уже судовъ своихъ на Маймаксѣ, а только поддерживали старыя, исправляя ихъ починкою. На сей предметъ въ 1836 году Архангельскому купечеству было Высочайше разрѣшено каждагодно вырубать за пофутныя деньги изъ казенныхъ дачъ 1000 больше-мѣрныхъ деревъ ⁽⁸³⁾.

Заботы и старанія Правительства объ усиленіи мѣръ къ распространенію въ Архангельскѣ кораблестроенія и мореплаванія не прекращались. Въ 1835 году для руководства судохозяевамъ, высланы были чертежи различнымъ судамъ мореходнымъ, отъ построенія которыхъ Поморцы однако отказались,—какъ по новости дѣла, такъ и потому, что вооруженіе сихъ судовъ требовало увеличенія команды и расходовъ ⁽⁸⁴⁾. Въ 1841 году, по представленію Архангельскаго Гражданскаго Губернатора и ходатайству Министра Финансовъ, Высочайше повелѣно было: для предоставленія кораблехозяевамъ средствъ къ легкому пріисканію на корабли опытныхъ матросовъ, по сдѣланіи пяти кампаній и хорошемъ поведеніи, засвидѣтельствованномъ кораблехозяиномъ, освобождать ихъ лично отъ исправленія въ селеніяхъ натуральной повинности; а послѣ десяти кампаній избавлять лично отъ рекрутской повинности. По истеченіи же пятнадцати лѣтъ службы на кораблѣ, награждать серебряными медалями. Для пріохоченія Архангельскихъ жителей къ кораблестроенію, позволено было употреблять нѣсколько молодыхъ людей изъ

крестьянъ и мѣщанъ Архангельской, Вологодской, Пермской и Олонецкой губерній, въ Архангельскомъ портѣ при постройкѣ военныхъ кораблей. Для распространенія же техническихъ познаній между этими людьми, по части навигаціи и кораблестроенія, учреждены въ Архангельскѣ и Кеми шхиперскіе учебные курсы, къ посѣщенію которыхъ допускаются нынѣ безплатно вольноприходящіе изъ всѣхъ званій и всякаго возраста. Для ознакомленія съ корабельною архитектурою и вооруженіемъ судовъ, слушателямъ изъясняются чертежи и, сверхъ того, въ Архангельскѣ они вводятся въ Адмиралтейство, а въ Кеми практикуются надъ частными судами. Для усовершенствованія же въ практикѣ мореплаванія, прежде ежегодно нанималось частное судно, на которомъ слушатели, въ продолженіе лѣта, плавали по Бѣлому морю, но нынѣ они имѣютъ уже свою шхуну «*Домоносавъ*.»

Всѣ преждебывшія въ Архангельскѣ купеческія верфи, стоявшія на Быку и на Маймаксѣ, пришли въ совершенное запустѣніе. На мѣстахъ ихъ еще понынѣ видны остатки прежняго ихъ существованія и бывшей дѣятельности: нѣсколько полуразвалившихся сараевъ, вѣтренныя мельницы, полуистлѣвшіе спусковые фундаменты и полозья, и наконецъ, груды щепъ и сгнившаго брусянаго лѣса.

Раждается вопросъ: что могло быть причиною упадка судостроенія въ Архангельскѣ? Къ первой изъ причинъ, безъ сомнѣнія, принадлежитъ—разстройство капиталовъ русскихъ купцовъ, произшедшее отъ неопытности ихъ въ тайнахъ торговли, неумѣнья и непривычки дѣйствовать общинами, гдѣ каждое лицо, въ слу-

чаѣ упадка, поддерживается остальными лицами, и потери одного, разлагаясь на всю общину, дѣлаются легкими и менѣ чувствительными; вторая причина—слѣдствіе первой—переходъ всей морской торговли въ руки иностранцевъ, которые обыкновенно ведутъ торговлю компаніями, и потому большая половина таковыхъ, завладѣвъ денежными капиталами, лишила русскихъ и возможности и вмѣстѣ способовъ содержать свои верфи и имѣть суда; и наконецъ третья причина — стѣсненіе русскаго купеческаго судоходства въ иностранныхъ портахъ высокими пошлинами.

Возвратимся къ судостроенію на Соловецкомъ островѣ. Тамъ, около 1761, года оно остановилось и лодьи по прежнему стали покупаться у Поморцевъ, или строились на монастырской коштѣ и монастырскими плотниками. Наконецъ, при Архимандритѣ Іеронимѣ судостроеніе въ Соловецкомъ монастырѣ снова оживилось и развилось еще съ большею силою. Недовольствуясь постройкою судовъ на верфяхъ монастырскихъ, онъ заказывалъ строить ихъ въ Сумскомъ посадѣ и платилъ собственныя свои деньги. Чтобъ содержать флотилію всегда въ добромъ порядкѣ, и доставить преемникамъ своимъ къ тому средства, онъ, чрезъ Св. Правительствующій Синодъ, исходатайствовалъ у Императрицы Екатерины II указъ 1784 года Марта 4, по которому повелѣвалось: *«на содержаніе при Соловецкомъ монастырѣ мореходныхъ судовъ отпущать на всякій годъ, сверхъ положенной штатомъ денежной суммы, по 500 рублей»*.

Въ 1799 году, между верфями и восточною стѣною монастыря, близъ судовой пристани, зачать строиться сухой докъ съ затворными шлюзами, для вожденія въ

него на зимнее время мореходныхъ судовъ. Докъ этотъ оконченъ при Игумнѣ Іонѣ въ 1801 году; а въ 1846 возобновленъ и улучшенъ. Во время морскаго прилива суда вводились въ докъ, и, по затвореніи шлюзныхъ воротъ, пущенною въ докъ изъ Св. Озера водою, поднимались и ставились къ сторонѣ, на возвышенномъ мѣстѣ, гдѣ, по выпущеніи воды изъ дока, они оставались на сушѣ, осматривались и исправлялись. Въ 1813 году, на каналѣ, проведенномъ изъ Св. Озера въ море, съ южной стороны монастыря, построена лѣсопильная о двухъ поставахъ мельница, на которой выпиливались для судостроенія доски. Спустя 13 лѣтъ, Св. Озеро и заливъ у южныхъ береговъ Соловецкаго острова, лишенные попеченія и присмотра, начали мелѣть, каналъ высохъ и работа на мельницѣ была остановлена; такъ-что при Архимандритѣ Досифеѣ, въ 1827 году, доски привозились уже изъ города Онеги. Этотъ дѣятельный настоятель любилъ судостроеніе и обращалъ на него особенное вниманіе. Въ его время, наемными мастерами выстроены два большіе трехъ-мачтовые шлюпа, каждый мѣрою по килю $87\frac{1}{2}$, а по палубѣ 112 футовъ. Весною 1827 года оба спущены на воду, — «оснащены» — говортъ лѣтописецъ — «на манеръ военныхъ судовъ, лучшимъ мастерствомъ. Сіи корабли величиною и красотою превосходятъ нынѣ всѣ суда, каковыя находятся въ Бѣломъ морѣ у здѣшнихъ торговыхъ людей» (35).

Послѣ Досифея судостроеніе опять упало, и лодьи по прежнему стали покупаться у Онежцевъ и Кемлянъ, или строились послѣдними на монастырскій коштъ.

Въ 1842 году Соловецкія верфи представляли крайнее запустѣніе: полусогнившіе и неподдерживаемые

исправленіемъ эялги находились въ совершенномъ разрушеніи; Св. Озеро и гавань мѣстами обмелѣли; самый докъ и шлюзъ были завалены щепою и булыжнымъ камнемъ; а лѣсопильный заводъ давно уже не существовалъ и обращенъ былъ въ жилое строеніе. Впрочемъ, въ послѣднее время со стороны монашествующей братіи употребляются, какъ видно, всѣ старанія и средства привести эти постройки въ прежній и лучшій видъ.

Съ упадкомъ русскихъ купеческихъ торговыхъ домовъ въ Архангельскѣ, когда вся торговля перешла въ руки иностранцевъ, одинъ только домъ Бранта еще имѣлъ собственныхъ кораблей—4; да коммерческая контора «Грибанова, Фонтейнеса и К^о» имѣла 4 корабля, изъ которыхъ два были построены за границею (⁵⁶). Матросы на нихъ были частію уроженцы Архангельской и Вологодской губерній, но преимущественно Финляндцы, а шхипера Гамбургцы; но съ учрежденіемъ Шхиперскихъ учебныхъ курсовъ, долгомъ вмѣнилось каждому подданному Россіи, носящему на кораблѣ своемъ русскій флагъ, имѣть на кораблѣ одного изъ воспитанниковъ, выпускаемыхъ изъ означенныхъ училищъ. Современіи учрежденія Шхиперскихъ курсовъ въ Архангельскѣ и Кемя, съ 1842 года по 1848 годъ, окончившихъ ученіе и выпущенныхъ воспитанниковъ было 25 человекъ. Многіе изъ нихъ служатъ нынѣ на корабляхъ и уже плавали въ отдаленные порты Европы, съ знаніемъ своего дѣла и похвалою хозяевъ.

Нынѣ бѣломорское судостроеніе ограничивается только постройкою судовъ промышленныхъ, и Правительство старается всячески оное поддерживать, доставляя къ тому средства. Такъ напримѣръ, по ходатай-

ству Архангельскаго Военнаго Губернатора, промышленники, на судахъ поднимающихъ менѣе 10 ластовъ, съ 1847 года пользуются правомъ поднимать и носить купеческій флагъ на своемъ суднѣ, не испрашивая уже на то позволенія мѣстнаго начальства.

Обратимся теперь къ самому судостроенію, и назовемъ въпервыхъ мѣста, гдѣ оно наиболѣе производится. Эти мѣста: на Сѣверодвинскихъ островахъ, близъ Архангельска, въ деревняхъ: *Лись-островъ*, *Нижней Ладиль*, и Холмогорскаго уѣзда въ *Ховрогорской волости*. На Мезенскомъ берегу (⁸⁷)—въ г. *Мезени*, и *Долощельскомъ селеніи* на рѣкѣ *Кулой*. На зимнемъ берегу въ деревняхъ *Койдъ*, *Золотицъ зимней*, *Малыхъ Козлахъ*, *Большихъ Козлахъ*, *Куъ* и *Модьютъ*. На лѣтнемъ берегу въ деревняхъ: *Лопшень*, *Лѣтней Золотицъ*, *Солзъ*, *Сюзьмъ*, *Ярени* и *Дураковой*. На Поморскомъ берегу—въ г. *Онегъ*, въ селеніяхъ: *Кушерецкомъ*, *Именскомъ*, *Алмицкомъ*, *Подпорожскомъ*, *Унежемскомъ*, *Малошуйскомъ*, *Сухонаволоцкомъ*, *Колеземскомъ*, *Подъужемскомъ*, и деревняхъ: *Шижмъ*, *Сумъ*, *Понь*, *Сорокъ*, *Шуъ*, *Виремской*, *Выостровской*, и въ г. *Кеми*. На Корельскомъ берегу, въ деревняхъ: *Калгалакъ*, *Гриденской*, *Лѣтчеръцкой*, *Керети*, *Ковдъ*, *Кляжной*. На Канда-лакскомъ берегу, въ деревняхъ: *Кондалакъ*, *Умбъ*, *Варзуъ*, и въ селеніяхъ: *Кошкаренскомъ* и *Кузоменскомъ*. На Мурманскомъ берегу—въ г. *Колъ* и селеніи *Ковденскомъ*.

Матеріалы для судостроенія: *жельзо* покупается на городскихъ рынкахъ, иногда бывшее уже въ дѣлѣ, изъ котораго выдѣлываютъ для судовъ болты, скобы и проч. *Якоря* вырабатываются и продаются въ горо-

дахъ: Онегѣ, Кемѣ и Сумскомъ посадѣ, болѣе же въ Архангельскѣ; здѣсь не рѣдко покупаются они съ приходящихъ сверху рѣчныхъ судовъ, иногда вмѣстѣ и съ канатами. *Парусина* выдѣлывается наиболѣе въ Сумскомъ посадѣ руками тамошнихъ женщинъ. Вообще паруса и такелажъ служатъ у Поморцевъ почти двойной терминъ противъ самыхъ судовъ, такъ что иногда на лодѣ или раньшинѣ, видишь паруса состоящіе изъ однихъ заплатъ, а такелажъ въ непрерывныхъ наставкахъ и сплесняхъ; иногда, во избѣжаніе лишнихъ расходовъ на полное укомплектованіе судна, хозяинъ при верпованіи, напримѣръ, употребляетъ вмѣсто особаго кабельтова, брасы, топенанты и т. п. Рѣдкіе судохозяева, развѣ уже зажиточные, оснащаютъ судно новымъ такелажемъ, и тогда этотъ такелажъ покупается въ г. Онегѣ или въ Архангельскѣ. *Пенька* мало употребляется въ судостроеніе: ее замѣняютъ мохомъ; однѣ только лоды, и то не всѣ, конопатятся пенькою, приобретаемою въ Архангельскѣ. *Смола* покупается въ уѣздахъ Кемскомъ, Онежскомъ и въ Архангельскѣ, по большей части въ первыхъ двухъ: ибо жители оныхъ сами занимаются смолокурениемъ. Наконецъ *лѣсъ* на построеніе судовъ Поморцы употребляютъ сосновый и еловый, и рубятъ его въ уѣздахъ Кемскомъ, и Онежскомъ, а также близъ Сумскаго посада. Въ вырубкѣ лѣсовъ для судостроенія, жители сихъ уѣздовъ, равно какъ и Холмогорскаго, Пинежскаго, Мезенскаго и Кольскаго пользуются нѣкоторыми льготами (⁸⁵), которыя для нихъ весьма благотельны. Безспорно, что Колянамъ въ этомъ случаѣ, больше всѣхъ другихъ Поморцевъ, стоитъ труда и из-

держекъ снабжать свои суда, разнаго рода потребностями, какъ напимѣрь: лѣсомъ, парусами, смолою и проч.; но крайность и нужда и здѣсь находятъ къ тому средства, а потому Коляне строятъ суда лишь для себя, продаютъ же приходящимъ берегомъ зимою Поморцамъ только шняки, для ловли трески.

Любопытно смотрѣть на этихъ самоучекъ, какъ они строятъ свои *пресловутые* корабли: о чертежахъ и разбивкѣ они конечно не имѣютъ никакого понятія; о вычисленіяхъ и подавно; на его *подъли*, т. е. элигѣ видите только сажень, раздѣленную на аршины и вершки, ватерпасъ, пилу да топоръ — вотъ инструменты, въ которыхъ заключается вся его разбивка, всѣ вычисления, и которыми, этотъ смѣлый строитель, прямо на дѣлѣ рѣшаетъ теоретическіе вопросы Чапмана и Рома.

Желающій построить судно, даетъ мастеру главныя размѣренія: длину, ширину и глубину, и изначетъ то количество груза, какое судно поднять должно. Мастеръ, *поразведя умомъ*, закладываетъ судно и — создаетъ его, не смотря, что всѣ соображенія въ этомъ дѣлѣ руководятся не наукой, а однимъ практическимъ навыкомъ, одною опытностью или — говоря порусски — однимъ *смѣканьемъ дѣла*. Между такими строителями, — по большей части изъ крестьянъ Архангельскаго, Онежскаго и Кемскаго уѣздовъ, а также и Олонецкой губернии Повѣнецкаго уѣзда, — болѣе другихъ былъ извѣстенъ Архангельскаго уѣзда крестьянинъ Василій Хабаровъ, который самъ даже составлялъ чертежи и дѣлалъ разбивку. Работники при судостроеніи бываютъ исключительно Архангелогородцы, Онежцы и Кемляне, какъ

народъ свѣдущій въ дѣлѣ, и съ малолѣтства къ тому привыкшій.

По свѣдѣніямъ собраннымъ въ 1844 году (³⁹), всѣхъ бѣломорскихъ промышленническихъ судовъ, вмѣстѣ съ судами, употреблявшимися для заграничнаго торга, считалось 469, могшихъ въ общей сложности поднять до 924,000 пудовъ груза. Для управленія этихъ судовъ было до 1838 человекъ. Слѣдовательно весь купеческій и рыболовный флотъ Бѣлаго моря, въ случаѣ надобности, могъ взять десанта, по приблизительному исчисленію, до 3000 человекъ.

Построенныя суда спускаются на воду носомъ, или бокомъ, или же кормою впередъ. Ежели судно спускается носомъ или кормою, то подъ днище, въ разстояніи двухъ третей ширины миделя, по обѣ стороны киля кладутъ спусковые лежни, идущіе вплоть до окраины берега и, смотря по глубинѣ, продолжаютъ иногда оныя еще на 3—4 сажени въ воду: на лежни кладутъ катки, на которыхъ судно, по данному знаку, скатывается съ берега въ воду. Но когда судно спускается бокомъ, то подъ днище, поперекъ его, кладутъ 3—4 спусковыхъ лежня, которые одними концами кладутся на боковыя клѣтки или *городки*, а другими пропускаются до воды и далѣе. Середина лежней поддерживается также *городками*. Въ этомъ случаѣ катки уже не употребляются. Предъ спускомъ, днищевыя клѣтки со стороны спусковыхъ лежней разбираются и, вмѣсто ихъ, ставится нетолстая подстава — *полъ*. Лежни намазываются саломъ морскихъ звѣрей, т. е. ворванью, а иногда тресковымъ жиромъ, или просто прибрежною грязью, иломъ. Въ минуту спуска, подстава, т. е. *полъ*, выши-

бається, судно дѣйствиємъ тяжести опрокидывается на лежни и скатывается въ воду. Небольшія суда, какъ шняки, карбасы и друг. стаскиваются на воду въ ручную. Что касается до крѣпости этихъ судовъ, то неправильное расположеніе внутреннихъ связей и не рассчитанное и слабое скрѣпленіе суть причины, отъ которыхъ, при сильной въ морѣ качкѣ, весь корпусъ приходитъ въ разстройство, всѣ ~~части~~^{члены} получаютъ движеніе, и въ суднѣ, по окончаніи лѣтняго плаванія, обнаруживается переломъ значительный. Это однакоже не приводитъ судовладельцевъ въ опасеніе, — съ наступленіемъ слѣдующей навигаціи они снова пускаются въ море.

За всѣмъ тѣмъ, суда эти выслуживаютъ иногда 20 лѣтъ ⁽⁴⁰⁾. Впродолженіи сего времени повреждается только надводная часть набора и наружной обшивки, а также бимсы; подводная же часть набора, наружной и внутренней обшивокъ всегда сохраняется хорошо, потому конечно, что грузъ ихъ по большей части состоитъ изъ сала морскихъ звѣрей и соленой рыбы. Сало, жиръ и соль, обливая наборъ и внутреннюю обшивку, пропитываютъ дерево, и, дѣйствуя на составныя части онаго химически, долгое время сохраняютъ древесину отъ порчи и гнилости. Самый климатъ страны—холодный и свѣжій—также, кажется, долженъ имѣть большое вліяніе на сохраненіе дерева отъ преждевременной порчи. Есть еще средство, которымъ Поморцы удерживаютъ распространеніе гніенія, или порчу въ своихъ судахъ. Какъ только въ какой либо части начинается оказываться гніеніе, судовозинъ, по окончаніи навигаціи, вытаскиваетъ судно на берегъ, гдѣ оно и остает-

ся на всю зиму. Въ это время, по ихъ мнѣнію: «*коѣ-какая худоба повымерзнетъ*».

Плаваніе бѣломорскихъ промышленниковъ, ежегодно начинаясь съ послѣднихъ чиселъ Мая, совершается по всему Бѣлому морю и, частію, Сѣверному Океану, и оканчивается въ исходѣ Октября. Впрочемъ, весна и осень съ носящимся въ морѣ льдами, не останавливаютъ нашихъ отважныхъ мореходовъ: они плаваютъ всегда, когда только представится къ тому малѣйшая возможность.

Безопасному плаванію на Бѣломъ морѣ не мало препятствуютъ частые туманы, которые сначала весны и до Іюля бываютъ почти непрерывны. Иногда сгущаясь и ложась на поверхность моря, они представляютъ собою какъ-бы острова или матерой берегъ, и часто приводятъ мореплавателя иностранца въ замѣшательство. Не даромъ Англичане, вошедшіе первый разъ въ Бѣлое море, назвали его *Моремъ чудесъ* (Miraculous Sea).

Поморцы ходятъ на Новую землю, въ Норвежскую Лапландію и даже достигаютъ береговъ Шпицбергена, по ихнему—Груманта. Надо видѣть ихъ корабли, слѣпленные на живую руку, худо вооруженные, управляемые 4 или 2 человѣками, чтобы судить объ отважности и всей опасности ихъ плаваній. Взгляните на ихъ ~~тройники~~ ~~босудинкахъ~~ и осиковки: на такихъ лодочкахъ, по ихнему ~~босудинкахъ~~, они безбоязненно пускаются на значительныя разстоянія въ открытое море, не взирая ни на великую зыбь, ни на силу стремительнаго теченія, которое напримѣръ въ Мезенскомъ заливѣ, идетъ со скоростью 3-хъ, а ближе къ устью рѣки Мезени—до 3½

узловъ въ часъ. Жители Лѣтнаго берега рѣшаются иногда на подобныхъ *сосудинкахъ* переправляться на противоположный Терскій берегъ, что составляетъ почти 60 итальянскихъ миль ⁽⁴¹⁾. Въ бытность у о-ва Моржовца, я встрѣтилъ одного мезенскаго промышленника съ двѣнадцатилѣтнимъ сыномъ, на подобной *сосудинкѣ*. Они вдвоемъ переплыли съ Мезенскаго берега къ о-ву Моржовцу моремъ 56 верстъ и какъ ни въ чемъ небывало. На замѣчаніе мое, что на осиновкѣ опасно пускаться на такое дальнее разстояніе отъ берега, и что легко можно опрокинуться или быть унесену въ море,—онъ отвѣчалъ:—*«съ вашей лодкою»* — т. е. четверкою—*«мнѣ не уладить, и никуды не уйхатъ, а на своихъ мы и за-все плаваемъ, да Богъ хранитъ, рѣденько-же тонемъ»*.

Въ 1838 году пошло изъ Архангельска три лоды на Новую Землю, для звѣринаго промысла, съ тѣмъ чтобы тамъ и зимовать. Будучи по обыкновенію нерасчетливо снабжены запасомъ въ одеждѣ и пищѣ, и другими снадобьями, — люди отъ сильной стужи, голода и недостаточнаго движенія оцѣньвали и перемерли; остались только двое. Не видя никакой надежды къ спасенію, и страшась голодной смерти, они выждали благополучнаго вѣтра, сѣли въ карбасъ, взявъ съ собою уцѣлѣвшаго пѣтуха и двухъ собакъ, и поплыли въ ту сторону, въ которой, по ихъ мнѣнію, должна была находиться матерая земля. Одинъ изъ путниковъ на другой день умеръ. Оставшійся три дня плылъ океаномъ, не видя береговъ; усталый, изнуренный бессонницею, онъ поминутно засыпалъ, и когда вѣтръ свѣжѣлъ и волненіе начинало плескать въ карбасъ, собаки, тре-

вожимыя испугомъ, будили хозяина лаемъ; наконецъ онъ достигъ берега близь Св. Носа, и потомъ на томъ же карбасѣ пришелъ въ Архангельскъ ⁽⁴²⁾.

Кто не знаетъ, кто не слыхалъ объ отважномъ Архангельскомъ мореходцѣ *Пашинѣ*, который дважды, въ 1834 и 1835 годахъ, въ первый разъ на лодьѣ Св. Николай въ 48 ластовъ, во второй же разъ на шхунѣ, плавалъ изъ Колы въ С. Петербургъ съ грузомъ соленой рыбы. Два рейса—первый въ 27, а второй въ 48 дней — сдѣланы удачно и счастливо, милость Царская не оставила его безъ вниманія; но съ третьимъ рейсомъ Иванъ Ивановичъ Пашинъ погибъ близь Бергена.

Вотъ еще что рассказывалъ Поморецъ съ Лѣтняго берега изъ деревни Дураковой — *«Лонисъ»* ⁽⁴³⁾ — говорилъ онъ — *«братанъ мой съ жонкой да сыномъ нуждались провѣдать сътей въ Тетриной»* ⁽⁴⁴⁾. На морь было тихо не-шолохнулось, и вода имъ пошла попутная; они съѣли въ карбасѣ и отвалили отъ Дураковой ⁽⁴⁵⁾. Было утро; а къ полдню такая пала погода, инда всѣ карбаса у насъ повыбило на берегъ;—да вотъ и до сей поры наши всѣ ѣдутъ и неворочаются. Стало-что потонули. Много съѣдъ нашей братьи тонуть», — прибавилъ онъ хладнокровно.

Всѣ эти случаи ясно говорятъ за отвагу нашихъ мореходовъ, и притомъ показываютъ, какою дорогою цѣною покупается ими у моря насущный кусокъ хлѣба! Вѣроятно есть множество другихъ подобныхъ случаевъ, которые прошли и проходятъ незамѣченными, потому что не слѣдятъ за ними; въ глазахъ Поморцевъ, такъ-сказать свыкнувшихъ съ моремъ и горемъ, случаи эти слишкомъ обыкновенны, и потому нехвастливаго и

не словоохотнаго Поморца трудно вызвать на разска́зь о его похожденияхъ на промыслахъ.

Если на идущее подъ всѣми парусами судно налетитъ шквалъ, и если при отданномъ *дрогъ*, т. е. фалъ, большой парусъ на средней мачтѣ, отъ сильнаго напора вѣтра, не спускается, тогда кормщикъ бросаетъ въ него ножъ или топоръ, и прорѣзанный парусъ, силою ворвавшагося въ отверстіе вѣтра, раздирается на части, и наклонившееся судно приходитъ въ прямое положеніе. Въ безвѣтріе, спускаясь по теченію, кормщикъ озабочивается, чтобы судно его несло по *стрезжъ*, т. е. по фарватеру, и не уклонялось-бы въ сторону; для этого съ кормы или носа спускается въ воду на длинной веревкѣ *льсина*, т. е. небольшая елка или сосна, которая, будучи легка и повинаясь болѣе теченію, всегда держится на *стрезжъ* впереди судна, и такимъ образомъ успокоиваетъ кормщика отъ опасности стать на мель.

Во время плаванія кормщикъ управляетъ судномъ и отвѣчаетъ за его безопасность, а прочіе ему повинуются. Въ плаваніи руководствуются комнасомъ, который зовутъ *маткою* ⁽⁴⁶⁾.

Не всѣ кормщики имѣютъ у себя мореходныя карты; память и наглядность, для безграмотныхъ мореходовъ служатъ лучшими *зейфакелами*; впрочемъ, нѣкоторые имѣютъ у себя лоціи и карты своего сочиненія и ими руководствуются очень удачно. Вотъ что говоритъ г. Рейнеке:—«Бывшіе у меня кормщики крестьянинъ Онежскаго уѣзда Новожилонъ и кольскій мѣщанинъ Епанчинъ, оба не знали грамоты, но безошибочно могли показать на картѣ каждый мысокъ по всему Лапландскому берегу и въ Бѣломъ морѣ» ⁽⁴⁷⁾.

По берегамъ Бѣлаго моря, и на нѣкоторыхъ островахъ, есть небольшіе и неглубокіе заливы, въ которыхъ промышленныя суда удобно и безопасно могутъ укрываться отъ бурь; такія мѣста называются *становищами*. Суда промышленниковъ, при полной водѣ, входятъ въ нихъ и при отливѣ остаются на сушѣ, дожидая когда приливъ сниметъ ихъ съ мели; такія становища называются *обсушными*. Мѣста же, гдѣ суда, укрываясь отъ бури, не обсыхаютъ, называются *стоянками на живой водѣ*. Такихъ становищъ на Бѣломъ морѣ много, ибо суда укрываются отъ непогоды всюду, куда только могутъ зайти, и каждый островокъ, каждый заливекъ, устье рѣчки или ручья есть уже для нихъ убѣжище. Назовемъ главныя становища. На Мурманскомъ берегѣ: *Шапкино, Нѣмецкое, Монастырское, Екатерининское, Соловецкое, Вайдское, Корабельное, малыя Клятны, большія Клятны, Иоканское, Круглое*; на Терскомъ берегѣ: *Домое, Старцова, Лумбовское, Оборное, Руссино, Три острова, Сосновское, Пялица*; на Кандалакскомъ берегѣ: *Умба, Порья губа, Сосновое, Островское*; на Лѣтнемъ берегѣ: *Шошнинское, Орловское, Жижгинское*; на Зимнемъ берегѣ: *Желѣзные ворота, Куя, Золотица*; на Корельскомъ берегѣ: *Сидорова, Сопостровъ*; на Поморскомъ берегѣ: *Медвѣжье*.

Для безопасности плаванія, особенно въ темныя ночи, на нѣкоторыхъ главныхъ и болѣе важныхъ пунктахъ построены маяки, на примѣръ: на островахъ Мудьюгскомъ, Моржовцѣ и Жижгинѣ, а также и на мысѣ Орловѣ. Они служатъ мореходамъ и освѣщаются съ 1842 года. Кромѣ того предположено еще построить шесть маяковъ: на Св. Носѣ, на м. Городецкомъ, О-въ Со-

сновцѣ, Пулонгѣ, на Зимнихъ горахъ, и на О-вѣ Шужмуѣ. Для руководства же плователямъ въ дневное время, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ побережья поставлены деревянные башни и другіе отличительные знаки. Первые находятся: на косѣ, сѣвернѣе Мудьюгскаго острова — башня *Никольская*; на О-вѣ Сосновцѣ — *Сосновская*; на мысѣ Терскомъ Орловъ — *Орловская*; на мысѣ Пулонгскомъ — *Пулонгская*; и на Св. Носѣ двѣ башни. Кромѣ того, на фарватерахъ Сѣв. Двины, при входахъ въ нѣкоторыя становища, по южную сторону острова Жижгина, и въ устьяхъ рѣкъ Онеги и Кеми, ставятся плавучіе знаки: *бакены, створы, вѣхи и вѣшки*.

У становищъ, на берегу, находятся во множествѣ поставленные кресты (⁴⁸), и одна, двѣ, а иногда и три избышки, въ которыхъ не рѣдко найдется вязанка дровъ, пукъ лучины, ножъ, чашка, мука, и даже печеный хлѣбъ.

Промышленники, идущіе въ море на промыслы или по торговымъ дѣламъ въ Норвегію, часто имѣютъ весьма не рассчитанный запасъ пищи, ибо взявъ у судохозяина впередъ часть денежной платы, которая бываетъ отъ 20 до 30 руб. сереб. въ лѣто, они большую половину ея прогуливаютъ еще на мѣстѣ, а на остальную едва въ состояніи бываютъ купить хотя небольшой запасъ пищи, отчего иногда и живутъ безъ хлѣба, питаясь одною трескою. По той же причинѣ не въ состояніи бываютъ завести себѣ и хорошей теплой одежды.

При отправленіи въ море немногіе кормщики берутъ какіе-либо запасы для починокъ и маловажныхъ исправленій, могущихъ встрѣтиться въ пути. Къ сентябрю

всѣ промышленныя суда, нагруженныя рыбою, звѣринными шкурами, мѣхами и проч., собираются въ Архангельскъ на ярмарку. На вырученныя за товаръ деньги, они закупаютъ для себя на зиму хлѣба и — возвращаются *во-свояси*. По прибытіи на мѣсто, суда требующія исправленій не вытаскиваются на берегъ, а оставляются на водѣ до зимы. Когда же ледъ хорошо окрѣпнетъ, тогда судохозяева приступаютъ къ поднятію ихъ изъ воды на ледъ, для поставленія на клѣтки. Это дѣлается такъ: кругомъ всего судна окалываютъ ледъ, потомъ приступаютъ къ поднятію кормы. По обѣ стороны ахтеръ-штевня, сколько можно ближе къ кормовому подзору, кладутъ короткіе отрубы или блоки, одинъ на другой. Отрубы эти служатъ опорною точкою другимъ длиннымъ брусьямъ или вагамъ, подходящимъ подъ кормовую часть днища; къ верхнимъ же концамъ брусевъ привязываются веревки, за которыя тянутъ 8 — 10 человекъ, и такимъ образомъ поднимаютъ корму, подъ которую и ставятъ подставы. Потомъ приступаютъ къ подъемкѣ носовой части. Съ высвобожденіемъ судна изъ льда, давъ находящейся подъ нимъ водѣ хорошо замерзнуть, подводятъ подъ днище клѣтки.

Спускъ судовъ на воду съ клѣтокъ производится тѣми же вагами, только дѣйствіемъ обратнымъ выше-приведенному. При исправленіи поврежденій въ суднѣ не соблюдается однако должныхъ правилъ: перемѣняя, напримѣръ, футоксы и доски наружной обшивки, насколько не заботятся о перевязкѣ стыковъ и поясьевъ, такъ-что иногда стыки футоксовъ на трехъ смежныхъ шпангоутахъ, находятся на одной горизонтальной ли-

ніи, или же стыки въ двухъ смежныхъ поясахъ обшивки лежатъ на одной отвѣсной линіи.

Въ заключеніе должно сказать, что постройка бѣломорскихъ промышленныхъ судовъ вообще неправильна, слаба, — чему служатъ доказательствомъ ихъ крушенія, случающіяся ежегодно. Впрочемъ, въ настоящее время Поморцы кажется начинаютъ понимать пользу и выгоду судовъ правильно построенныхъ и вооруженныхъ, потому что между промышленными судами, съ нѣкотораго времени появляются небольшія шхуны, хорошо вооруженныя и построенныя по чертежамъ. На нѣкоторыхъ же лодьяхъ стали дѣлать рангоутъ, вооруженіе и парусность *галъясныя*.

II.

СУДА МОРЕХОДНЫЯ.

*Лодьи, кочмары, ралъшины, шняки и
лихтеры.*

ЛОДЬЯ. Собственно Бѣломорскія лодьи, похожія на галіоты, бываютъ длиною по палубѣ 36. — 60 футовъ и болѣе, шириною 10 — 18 футовъ; глубиною 7 — 11 футовъ. Грузу поднимаютъ 1500 и 9600 пудовъ. Есть лодьи, поднимающія и до 12000 пудовъ груза, съ которымъ углубляются 3—5 футовъ. Строятся изъ сосноваго и еловаго лѣса, наиболѣе въ г. Кемп, и поморскихъ селеніяхъ и деревняхъ: Сорокъ, Сумъ, Ковдѣ и друг.; на Зимнемъ берегѣ въ деревняхъ: Койдѣ, Куѣ и друг.; также и въ устьѣ Сѣв. Двины въ деревнѣ Мудьюгѣ.

Подводная часть лодьи плоскодонна. Киль широкъ. Обводъ мидель-шпангоута на грузовой ватеръ-линіи, выше и ниже ея, образованъ дугою круга, и потому

на волненіи суда эти не могутъ хорошо держаться въ бейдевиндѣ, валки и сильно дрейфуютъ.

Крѣпленіе килевыхъ штукъ, штевной или *корги* съ килемъ, и всего набора—состоитъ на половину изъ желѣзныхъ болтовъ и деревянныхъ нагелей. Оба конца и середина обшивной доски крѣплятся пятью гвоздями, а между ними располагаются, на разметъ, четыре деревянные нагеля. Со внутренней стороны наборные члены стягиваются внутреннею обшивкою, не доходящею до кия. Каждый бимсъ крѣпится со стѣною двумя кницами, висячею и лежачею. Вертикальныя кницы, прилегая ко внутреннимъ гранямъ шпангоутовъ, кладутся наклонно отъ кормы къ носу, составляя съ окладными кромками уголъ 35° . На нѣкоторой высотѣ отъ кия кладутся особые бимсы, толще палубныхъ, которыхъ бываетъ по 3 или по 4. Нижніе бимсы служатъ для настиланія на нихъ временнаго помоста, къ большему удобству работъ при погрузкѣ или выгрузкѣ. Бимсы эти прикрѣпляются къ стѣнѣ деревянными кницами, коихъ короткія вѣтви прилегаютъ къ боковымъ гранямъ бимсовъ, а длинныя направляютъ перпендикулярно къ окладнымъ кромкамъ шпангоутовъ и упираются въ боковыя грани слѣдующихъ бимсовъ. Такимъ образомъ въ трюмѣ, на нѣкоторой высотѣ, образуется толстый поясъ, идущій по всей длинѣ судна. На палубѣ дѣлается два люка—въ носу и по срединѣ, первый называется *малымъ*, а послѣдній *большимъ*. Пазы наружной обшивки конопатятся пенькою. Подводная часть и палуба смолятся, а надводная часть и мачты красятся красною краскою. Руль обыкновенный и навѣшивается на крючьяхъ и петляхъ, не за-

крываясь кормовымъ навѣсомъ, который бываетъ на всѣхъ лодьяхъ.

На лодѣ бываетъ 2 и 3 якоря, вѣсомъ 9—30 пудовъ и болѣе, смотря по величинѣ судна; канаты пеньковые, а иногда и цѣпные, длиною 30—80 саж. Для поднятія якорей дѣлается брашпиль. Вода изъ судна отливается одною или двумя помпами.

На лодѣ ставится три мачты: передняя весьма близко къ форъ-штевню. На бушпритѣ парусовъ не бываетъ. Средняя мачта, или какъ называютъ ее *большая* — ставится не много позади середины судна; по ней подымается рей съ прямымъ парусомъ. На задней мачтѣ распускается небольшая бизань; на фокъ-мачтѣ на нѣкоторыхъ лодьяхъ подымается парусъ прямой рейковый, а на другихъ — имѣющій видъ равнобедреннаго треугольника поднимаемаго за верхній конецъ фаломъ или *буглинемъ*. Къ нижнимъ угламъ привязываются шкоты и галсы. Передній парусъ называется *малымъ* или *носовымъ*. Къ нижней части большаго паруса пристегивается, въ умѣренный вѣтеръ, добавочный, называемый: *бинетъ*, переименованное *Bonnette*. При сильномъ вѣтрѣ онъ отстегивается, и чрезъ-то площадь паруса уменьшается: тогда рей приспускаютъ. Галсъ передняго или носоваго паруса притягивается къ навѣтренному ноку блинда-рея, и такимъ образомъ навѣтренная часть паруса замѣняетъ кливеръ, котораго не бываетъ.

На лодѣ команды 5—8 человекъ. Готовая и спущенная на воду лодья обходится съ вооруженіемъ 340—715 руб. серебромъ. Служить 20—25 лѣтъ. Имѣетъ по большой части два гребныхъ судна: осиновку, или

малаго размѣра карбасъ. Большія лоды имѣютъ по три и по четыре шлюпки; отправляющіяся-же на промыслъ къ Шпицбергену и Новой землѣ имѣютъ по пяти и болѣе карбасовъ.

Нѣкоторыя лоды грузятся въ Архангельскѣ мукою и отвозятъ ее въ Норвегію, гдѣ получивъ въ-обмѣнъ пушной товаръ или рыбу, возвращаются въ Архангельскъ. Иныя ходятъ къ Мурманскому берегу и преимущественно занимаются перевозкою трески и палтасины.

КОЧЬМАРА. Строится длиною по палубѣ 30—50 футовъ; шириною 10—14 футовъ; глубиною 7 или 8 футовъ; грузу поднимаетъ до 700 пудовъ, съ которымъ углубляется 3 — 4½ фута. Кочьмары строятся изъ сосноваго и еловаго лѣса въ городахъ Кеми и Колѣ и Сумскомъ посадѣ, и друг.; стоятъ съ вооруженіемъ 340—570 руб. сереб., и служатъ 15—25 лѣтъ.

Этотъ родъ судовъ есть древнѣйшій; лѣтописи Новгородскія часто упоминаютъ о *кочахъ*, на которыхъ грозные Норманы предпринимали свои отважныя плаванія. Въ городѣ Архангельскѣ и понынѣ кочьмары называются *кочами*, а Норвежцевъ ходящихъ на судахъ—называютъ *кочманами*.

Образованіе корпуса и вооруженіе тѣ же, что и у лоды; разница только въ скрѣпленіи, и въ томъ еще, что на кочьмарахъ обшивка чаще бываетъ наборная. Шпангоуты съ наружной обшивкою и съ кромками крѣпятся *вицею*, изъ корня можжевельника, или изъ пеньковыхъ веревочекъ въ ¼ дюйма толщиною. Пазы наружной обшивки прокладываются мохомъ. Подводная

часть и палуба высмаливаются, а надводная и мачты красятся красною краскою и чернетью. Желѣзо входитъ только въ крѣпленіе главныхъ частей судна: при соединеніи штевной съ килемъ, для рулевыхъ петель и крючьевъ, въ крѣпленіе килевыхъ замковъ и бимсовъ со стѣною.

На кочьмарѣ два якоря—дреки или *кошки*—въсомъ 8 и 20 пудовъ, съ пеньковыми канатами длиною 35—70 саж. Якоря поднимаются брашпилемъ. Команды бываетъ 3 или 4 человекъ. Для сообщеній съ берегомъ и т. п. кочмара имѣетъ одно гребное судно—*маломырный карбасъ*.

Кочьмары плаваютъ въ Сѣверный океанъ для рыбныхъ промысловъ, и, будучи легче людей, при ровномъ попутномъ вѣтрѣ легки на ходу, но на волненіи по слабому крѣпленію, не безопасны.

РАНЬШИНА. Судно это такъ называется потому, что *ранѣе* прочихъ судовъ выходитъ въ море на промыслы. Строится изъ сосноваго и частию еловаго лѣса, на рѣкахъ: Шуѣ, Сорокѣ, и въ г. Колѣ. Стоитъ съ вооруженіемъ 257—282 руб. сереб. Грузу понести можетъ 1500—4500 пуд., съ которымъ и углубляется 3—4½ фут. Служить 18—20 лѣтъ. Размѣры раньшины тѣ же, что и кочьмары; она отличается отъ послѣдней особеннымъ образованіемъ корпуса. Носовой и кормовой штевни значительно уклоняются наружу, особенно передній; мидель-шпангоутъ имѣетъ болѣе остроты у киля.

Сшивъ сначала веревками или вицею кузовъ судна, образывая его по фальшивымъ шпангоутамъ или де-

каламъ, вставляютъ потомъ кокоры, замѣняющія шпангоуты, и прикрѣпляютъ къ обшивкѣ, а эту послѣднюю къ штевнимъ вицею и деревянными нагелями. Наружная обшивка всегда дѣлается наборная, внутренней же обшивки не бываетъ. Пазы прокладываются мохомъ. Желѣзо въ крѣпленіе не входитъ, или очень мало. Весь корпусъ снаружи и внутри, а также и палуба смолятся. На концы кокорь кладутся и крѣпятся съ ними вицею и деревянными нагелями, концы бимсовъ; другими своими концами они кладутся на брусъ, идущій по всей длинѣ судна и поддерживаемый снизу подставами. Этотъ брусъ лежитъ не много выше верхнихъ концовъ кокорь, и потому палуба, по всей длинѣ, отъ середины, имѣетъ довольно значительную покатость къ бокамъ. Въ нѣкоторомъ разстояніи отъ продольнаго бруса, съ той и другой стороны, между средними тремя бимсами, кладется по одной поперечинѣ—карленсы, такъ что посрединѣ судна образуется большой люкъ, который закрывается разборною крышею изъ досокъ, лежащихъ по направленіямъ бимсовъ. Въ носу, кормѣ и по сторонамъ люка палубная настилка идетъ по направленію продольнаго бруса. Въ кормѣ дѣлается небольшая каюта для двухъ человѣкъ. Борты, выше палубы, нашиваются однимъ или двумя поясами досокъ, называемыхъ нашивами. Раньшины дѣлаются иногда и изъ шнякъ, съ прибавкою широкой нашивы, доски въ двѣ.

Раньшина имѣетъ всегда почти одинъ дрекъ, весомъ 6 пуд., съ пеньковымъ канатомъ длиною до 70 саж. Якорь поднимаютъ въ ручную, а брашпиля не бываетъ. Вода изъ судна отливается помпою.

Раньшина имѣетъ три мачты и паруса, точно такіе же какъ и на кочмарѣ и лодѣ. Вслучаѣ надобности употребляются 2—4 весла. Иныя раньшины, особенно сдѣланныя изъ шнякъ, имѣютъ только двѣ мачты—гротъ и маленькую фокъ-мачту. Команда состоитъ изъ трехъ человѣкъ, не болѣе. Суда эти плаваютъ на рыбный промыселъ къ Мурманскому берегу, откуда привозятъ въ Архангельскъ рыбу, оленье рога и шкуры морскихъ звѣрей. При раньшинѣ держатъ одно гребное судно—*осичовку* или *трошникъ*.

ШНЯКА. Названіе это взято отъ Нормановъ: — *Знекке, шнеке*—*улитка*. Шняка есть также древнѣйшее судно. (4^я) Строится длиною 28—36 фут. не болѣе; шириною 6—6½ фут., глубина 4—4½ фут. Грузу понести можетъ 150—250 пуд. и углубляется съ нимъ 2—2½ фут. и нѣсколько болѣе. Стоитъ съ полнымъ вооруженіемъ 25—29 руб. сер., и служить 15—20 лѣтъ. Преимущественно строится въ Онежскомъ уѣздѣ, въ Колежской волости, болѣе же въ г. Колѣ. Тутъ шняки продаются приходящимъ Поморцамъ и Лопарямъ; а они употребляютъ эти суда для рыбной ловли, плавая даже за Нордъ-Капъ.

Шняка отличается отъ раньшины меньшими размѣрами, вооруженіемъ, конструкціею, и не имѣетъ палубы. Къ бортамъ, въ вышину ихъ, пришиваютъ *нашвы*, изъ одного или двухъ поясовъ досокъ, которыя, по минованіи надобности, снимаются.

При овальномъ образованіи боковыхъ стѣнъ и нижнихъ обводовъ миделя, носъ и корма шняки остры. Иногда днище состоитъ изъ выдолбленнаго осиноваго

дерева, высмоленного со всѣхъ сторонъ, тогда борты въ вышину надшиваются нѣсколькими рядами досокъ, не болѣе шести. Обшивка, наборъ и прочія части судна шьются вицею, и только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ крѣпятся деревянными нагелями. Въ носу и кормѣ дѣлаются палубы, называемыя *чердаками*,—въ нихъ хранится провизія и отдыхаютъ люди послѣ работъ. Простой руль привѣшивается на петляхъ и крючьяхъ. Пазы наружной обшивки прокладываются мохомъ.

На шнякѣ ставится двѣ мачты; а въ хорошій-ровный, попутный вѣтеръ, для ускоренія хода, прибавляютъ въ носу третью мачту. На малыхъ шнякахъ бываетъ одна мачта, съ большимъ прямымъ парусомъ, а когда шняка обращается подъ грузъ для дальнихъ переходовъ, то ставятъ фокъ-мачту почти на носу, съ малымъ парусомъ. Есть бушпритъ, но безъ паруса. Дрекъ одинъ, вѣсомъ около 6 пуд. съ пеньковымъ канатомъ, длиною до 16 саж. и болѣе; его поднимаютъ въ ручную. Вода изъ судна отливается ручною лейкою—*плицею*. Шняка управляется на промыслахъ четырьмя человѣками, а на переходахъ только двумя.

Пойманная со шнякъ рыба не продается, а передается на суда своихъ хозяевъ, которые и отвозятъ ее въ Архангельскъ и другія поморскія мѣста Бѣлаго моря.

Подъ конецъ лова на шняку берутъ грузъ пойманной рыбы и везутъ ее въ Архангельскъ на продажу; но чаще, промысловыя шняки остаются на зиму въ своихъ рыбачьихъ становищахъ, до слѣдующей весны, подъ надзоромъ лопарей.

Вообще говоря, шняки худо держатся къ вѣтру и

на волненіи не безопасны, по чрезвычайной валкости. Въ случаѣ надобности на шнякѣ употребляются одна или двѣ пары веселъ; на большихъ же шнякахъ обыкновенно бываетъ 6 веселъ, коими управляютъ 4 чел., вѣка; при суднѣ, для сообщеній, есть маломѣрная *осиновка*.

ЛИХТЕРЪ. По мелководію главнаго *березоваго* устья Сѣв. Двины, для купеческихъ кораблей сидящихъ въ грузу болѣе 14 фут., по переходѣ ихъ за баръ, грузъ подвозятъ къ нимъ на плоскодонныхъ догрузныхъ судахъ, называемыхъ *лихтерами*.

Лихтеръ бываетъ длиною по палубѣ 50 — 62 фут., шириною 14—18½ фут., глубиною 9—12 фут. Полный мидель-шпангоутъ даетъ большую вмѣстительность трюму, такъ что лихтеръ можетъ поднять отъ 9000 до 12000 пуд. грузу, углубляясь на 4—7 фут.; строится изъ сосноваго и частию еловаго лѣса. Суда эти строились прежде въ семи верстахъ ниже г. Архангельска, при истокѣ рѣки Маймаксы; но въ настоящее время строятся въ г. Онегѣ. Лихтеръ съ полнымъ вооруженіемъ стоитъ около 515 руб. сер.; служитъ 15 лѣтъ.

Постройка этого рода судовъ и крѣпленіе тѣ же, что и у лодей. Надъ бортами, кругомъ всего судна, дѣлаются перила. Подводная часть снаружи смолится, а надводная красится черною краской, и на вышинѣ бортовъ отводится бѣлая полоса.

Рангоутъ низкій, безъ стенокъ и состоитъ: изъ бушприта съ кливеромъ, и трехъ однодеревыхъ мачтъ съ триселями на гафеляхъ. Управляются 5 или 6 человекъ.

Якорей дулапыхъ два, вѣсомъ 12—30 пуд.; одинъ

дрекъ вѣсомъ 9 пуд.; канаты пеньковые длиною 50 — 80 саж.; для поднятія якорей есть брашпиль; позади гротъ-мачты бываетъ еще шпиль, для подъема и погрузки тяжестей. При суднѣ три карбаса и болѣе, смотря по надобности.

Лихтера употребляются также для перевозки досокъ, батансовъ и т. п. изъ г. Онеги, съ тамошнихъ лѣсо-пильныхъ заводовъ въ Архангельскъ.

СУДА ПРИБРЕЖНЫЯ.

Поморскій карбасъ, весновальный карбасъ, осиновка, тройникъ.

ПОМОРСКІЙ КАРБАСЪ бываетъ длиною до 40 фут., шириною до 7 фут., глубиною до 5 фут.; грузу поднимаетъ до 500 пуд. и болѣе, и углубляется до $2\frac{1}{2}$ фут.; строится въ г. Холмогорахъ, и по Лѣтнему берегу Бѣлаго моря въ деревняхъ: Сюзьмѣ, Красногорской, Лопшенгѣ и друг., изъ сосноваго и частию еловаго лѣса. Стоитъ съ вооруженіемъ до 75 руб. сер., и служить 10—15 лѣтъ.

Образованіе корпуса то же, что и у Холмогорскаго карбаса, разница въ скрѣпленіи и вооруженіи, — первое бываетъ прочнѣе, кромки обшивныхъ досокъ и самыя доски съ наборомъ скрѣпляются вицею и гвоздями, и вообще всѣ члены судна дѣлаются толще. Есть палуба и внутренняя обшивка, которыя, равно какъ и наружная обшивка въ подводной части смолятся; над-

водная же часть и мачты красятся красною краской, кромѣ верхней части бортовъ, окрашиваемыхъ всегда черною или зеленою краской. Мачтъ двѣ: передняя ставится вплоть къ головѣ стема, къ которому и прикрѣпляется. На этой мачтѣ поднимается прямой рейковый парусъ, называемый *посовылъ*. Немного позади середины судна ставится *большая* мачта, и поднимаемый на ней прямой рейковый парусъ называется *большой*. Есть бушпритъ, но безъ кливера. Вода изъ судна отливается двумя помпами. Якорь одинъ—кошка, вѣсомъ до 8 пуд., съ пеньковымъ канатомъ, длиною не болѣе 20 саж. Якорь поднимается изъ воды въ ручную. Команды не болѣе трехъ человѣкъ. Суда этого рода употребляются жителями Лѣтняго берега для перевозки въ Архангельскъ сала, звѣриныхъ кожъ, соли, моху и проч.

При Поморскомъ карбасѣ бываетъ одно гребное судно: *Осиновка* или *Тройникъ*.

ВЕСНОВАЛЬНЫЙ КАРБАСЪ бываетъ длиною 28 фут., шириною 4 фут., глубиною $2\frac{3}{4}$ фут., и нѣсколько болѣе; грузу поднимаетъ около 200 пуд. и углубляется на $1\frac{3}{4}$ фут. Строится въ г.г. Холмогорахъ, Колѣ, Пустозерскѣ, Мезени и по всему Поморью, изъ соснового лѣса. Стоитъ около 26 руб. сер. и служить 10 — 15 лѣтъ.

Весновальный карбасъ употребляется при весеннихъ промыслахъ на морскихъ звѣрей. Для удобнѣйшаго встаскиванія карбаса на льдины, къ днищу его, по обѣ стороны киля, придѣлываются два деревянные полоза. Карбасъ имѣетъ двѣ мачты со шпринтовными паруса-

ми, отъ 6—8 весель и одинъ дрекъ, вѣсомъ въ 5 пудовъ.

Корпусъ шьется *вицею*; внутри и снаружи смолится. Вода изъ судна отливается *плицею*, т. е. лейкою на длинной рукояткѣ. Промышленники Пустозерцы, Мезенцы, преимущественно же Самоѣды, съ достаточнымъ запасомъ сушеной рыбы и хлѣба, пускаются на такихъ карбасахъ въ льды Вайгацкаго пролива и около Новой Земли, гдѣ занимаются промысломъ морскихъ звѣрей: тюленей, моржей и проч., а Поморцы по всему Бѣлому морю промышляютъ сѣрокъ (*ploska oceanica*).

ОСИНОВКА. Небольшая лодка до 16 фут. длиною, ширины 3 фут., глубины $1\frac{3}{4}$ фут.; грузу нести можетъ до 20 пуд. и углубляется на 1 фут. Строится изъ сосноваго, еловаго и преимущественно изъ осиноваго лѣса, употребляется для промысловъ съѣми Поморцами, а болѣе Мезенцами. Стоитъ до 10 руб. сер.; служить 10—15 лѣтъ.

Изъ ствола толстой осины выдавливается челнокъ, называемый *трубою*. Толстоствѣрная и здоровая осина, еще на корнѣ накалывается вдоль деревянными клиньями по одному направленію, что дѣлается обыкновенно весною. Клинья, чрезъ каждые трои сутки, вколачиваются глубже и глубже, для того чтобы дерево, продолжая расти, раздавалось болѣе въ ширину. Перемѣной клиньевъ и увеличиваніемъ толщины ихъ, а также и закладываніемъ въ расщелину распорокъ, расширяютъ стволъ и даютъ ему первоначальный видъ или образованіе, кація долженъ имѣть челнокъ. Далѣе, по прошествіи двухъ, а иногда и пяти лѣтъ, осина срубаетъ

ся, оставшаяся въ стволѣ древесина вырубается топорами, или выжигается исподволь. По окончаніи долбленія труба наполняется водою, и потомъ дней чрезъ семь, выливается; тогда въ трубѣ, по всей ея длинѣ, раскладываютъ легкій огонь, который дѣйствуя на влажную древесину, распариваетъ ее и дѣлаетъ уступчивою, гибкою. Наконецъ, когда распаренное дерево сдѣлается гибкимъ, тогда посредствомъ деревянныхъ, толстыхъ распорокъ, даютъ ему потребный видъ и форму.

Къ бортамъ челнока пришиваются вицею нѣсколько сосновыхъ, дюймовыхъ досокъ въ вышину на 2 или на 3 фута. Бортовые доски или нашивы, скрѣпляются вицею съ еловыми шпангоутами въ 1 дюймъ толщины и въ $1\frac{1}{2}$ дюйма ширины. Число шпангоутовъ или опругъ, бываетъ не болѣе четырехъ. Весь корпусъ осиновки, снаружи и внутри смолится. Носъ и корма однообразны и остры.

Подъ дно, по обѣ стороны середины, придѣлываются два деревянные полоза. Окладныя кромки обшивныхъ досокъ или нашивъ, соединяются въ притыкъ, и въ назахъ прокладываются мохомъ. Осиновка имѣетъ 2—4 парныя весла. Въмѣсто руля употребляется весло, называемое правиломъ. Вода изъ лодки отливается плницею.

При необыкновенной легкости, и довольно высокихъ бортахъ, осиновка какъ скорлупа носится на волненіи и легко повинуется малѣйшему движенію и усилію весель. Поперечное сѣченіе корпуса осиновки есть эллипсъ разсѣченный по направленію малой оси.

Осиновка имѣетъ одинъ шпринтовный парусъ.

ТРОЙНИКЪ. Употребляется на промыслахъ жителями

Лѣтняго, Терскаго и Мурманскаго береговъ, а болѣе Лопарями. Тройникомъ называютъ также иногда шняку малаго размѣра. На тройникѣ бываетъ шесть парныхъ веселъ, которыми обыкновенно гребутъ три человека, отъ чего и дано названіе *тройника*. Судно это бываетъ длиною до 16 фут., шириною 3 фут., глубиною $1\frac{3}{4}$ фут.; грузу понести можетъ до 20 пудъ, и углубляется на 1 футъ. Стоитъ около 10 руб. серебр.; служить 10—12 лѣтъ. Днище также дѣлается изъ осинового ствола, а борта въ вышину надшиваются двумя сосновыми досками; внутрь вставляются четыре еловые *опруги*—шпангоуты. Съ обшивкою и днищемъ они сшиваются вицею, а пазы прокладываются мохомъ. Весь корпусъ высмаливается. Вмѣсто руля служить весло-*правло*. При благопріятномъ вѣтрѣ дѣйствуетъ одинъ шпринтовный парусъ. Вода изъ лодки отливается плечею. Тройникъ весьма легокъ на ходу, и при безвѣтріи, на сильной зыби безопасенъ.

III.

РѢЧНЫЯ ПАРУСНЫЯ СУДА.

Каюки, шитики, павозки, тихвинки, карбасы, обласы, лодки, бѣлозерскія лодки, набойни.

КАЮКАЪ длиною 50—80 фут., шириною 12—17 фут., глубиною 7—9 фут.; грузу понести можетъ 1000—3000 пуд. и углубляется на 4—5 фут. и болѣе. Строится въ Вологодской губерніи, въ Яренскомъ и Сольвычегодскомъ уѣздахъ, на рѣкахъ: Вымѣ и Вычегдѣ, изъ сосноваго и частію еловаго лѣса. Стоитъ 230—260 руб. сереб.; служить 3—6 лѣтъ. Каюки существуютъ также и въ Сибири.

На киль, состоящій изъ цѣлаго дерева, или изъ двухъ,—кладутся кривообразныя деревья—шпангоуты—числомъ 40—50, въ разстояніи одинъ отъ другаго не менѣе 3 фут. Деревья эти представляютъ собою флор-тимберсы. На задній конецъ киля, перпендикулярно къ нему, ставится ахтеръ-штевень; къ нему придѣлывается шпигель. На передній конецъ киля ставится

форъ-штевень, который, по мѣрѣ возвышенія, болѣе и болѣе увеличиваетъ свою кривизну и наконецъ круто загибается внутрь судна, возвышаясь надъ бортами покрайней мѣрѣ на 5 фут. Каждый флортимберсъ скрѣпляется съ килемъ желѣзнымъ гвоздемъ и однимъ деревяннымъ нагелемъ. По установленіи и закрѣпленіи флортимберсовъ, обшиваются днище сосновыми досками; и какъ въ носовой и кормовой части не сводятъ обшивку клиньями, то носовая часть и выходитъ всегда высока. Концы обшивныхъ досокъ притыкаются въ шпангоуты форъ и ахтеръ-штевней, и скрѣпляются съ ними гвоздями и деревянными нагелями. На концы флортимберсовъ кладется *нарубень*, или толстый брусъ, идущій кругомъ всего судна; онъ означаетъ предѣлъ погруженія судна при срединѣ, и бываетъ таковой ширины, что по немъ можно пройти. Передніе т. е. носовые концы нарубней скрѣпляются съ форштевнемъ, а задніе со шпангоутомъ деревянными нагелями и желѣзными гвоздями. На нарубень, соответственно флортимберсамъ, кругомъ бортовъ, ставятся вертикальныя стойки, срѣзываемыя на вышинѣ крыши подъ одинъ уровень. На шпангоуты верхнихъ концовъ стоекъ кладется другой нарубень, немного тоньше перваго. Пространство, остающееся между двумя нарубнями, забирается досками, идущими горизонтально. Обшивка скрѣпляется со стойками гвоздями и деревянными нагелями.

По всей длинѣ каюка, немного выше бортовъ, кладется шести-дюймовый брусъ, лежащій концами на штевняхъ и называемый *конь* или *князь*. Въ него врѣзываются стропила называемыя *чоблоками*, или *чоблочилою*. По сторонамъ коня, врѣзываясь въ чобло-

чины, кладутся по одному меньшей толщины брусу, называемые *коньками*. Поперегъ трехъ коней, дугообразно кладется досчатая стлань, прикрываемая сверху слоемъ бересты; на нее кладется другой рядъ досокъ, образующій палубу или *крышу*. Конь и коньки поддерживаются подставами. Крышечная стлань прикрѣпляется гвоздями и кромѣ того, сверху прижимается другими тремя конями, связывающимися съ нижними конями мочальною или пеньковою веревочкою. Въ нижнихъ граняхъ верхнихъ коней дѣлаются полукруглыя отверстія—*норки*—для свободного стока воды за бортъ. Внутри, по флортимберсамъ, кладется внутренняя обшивка, идущая отъ била до верхнихъ концовъ флортимберсовъ. Пазы наружной обшивки конюнаются мочалою, обвернутою тряпницею, и весь корпусъ и крыша снаружи осмаливаются. Въ носовой части, на палубѣ, поперегъ бортовъ, кладется толстый брусъ—*кочка*, служащій для закрѣпленія якорнаго каната. На разстояніи 7 фут. отъ кочки къ кормѣ, ставится воротъ; другой такой же помѣщается въ кормѣ. Въ задней части иногда устраивается каюта для лоцмана, носовщика и водолива; а въ носовой, въ палубѣ дѣлается *выходъ*—*люкъ*—для схода въ отдѣленіе команды. *Жилье* или *голубятня* всегда почти устраивается въ срединѣ судна, для чего въ бортѣ каюка, между нарубными оставляется дверь, а надъ нею, на крышѣ, выходъ или люкъ, которымъ во время плаванія входятъ въ жилье. Дверь служитъ также для удобной погрузки и выгрузки товаровъ. Руль обыкновенный привѣшивается къ ахтеръ-штевню на крючьяхъ. Якорей—дрекровъ бываетъ 2, вѣсомъ 9—12 пуд., съ

пеньковыми канатами длиною 30—60 саж. При каюкѣ бываетъ одно или два гребныхъ судна: *набойни*.

Каюкъ приводится въ движеніе 6—8 большими веслами или гребками, и кромѣ того имѣетъ мачту, на которой поднимается большой прямой рейковый парусъ. Мачта удерживается двумя или четырьмя парами вантъ, называемыхъ *лошками*; передняя пара носитъ названіе *красныхъ лошекъ*. Спереди мачта удерживается штагомъ.

Лошки отъ борта судна идутъ не къ самому топу мачты, но нѣсколько ниже: верхняя часть мачты называется: *тикъ*, и удерживается парюю фордуновъ, называемыхъ *пичьными лошками*. Нижній конецъ красныхъ лошекъ, съ подвѣтренной стороны переносится иногда въ помощь навѣтреннымъ пичьнымъ лошкамъ, когда наполненный вѣтромъ парусъ сильно ломитъ мачту.

Судорабочихъ бываетъ 6—20, и болѣе. На каюкахъ привозятъ въ Архангельскъ: муку, овесъ, льняное сѣмя, ленъ и смолу; а въ обратной путь берутъ грузъ рыбы, и везутъ вверхъ до г. Великаго Устюга.

ШИТИКЪ длиною 30—50 фут., шириною 7—11 фут., глубиною $3\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ фут.; грузу можетъ понести до 800—1500 пуд. и углубляется на $2\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$ фут. Строится изъ осинового и частию еловаго лѣса, по рѣкѣ Вычегдѣ, у Сереговскаго соловарнаго завода. Стоить 225—230 руб. сереб. Служить 3—4 лѣта. Шитикъ имѣетъ прямой перпендикулярный къ килю ахтеръ-штевень, а форъ-штевень, двумя третями превосходящій длину перваго, уклоняется весьма много впередъ. Шитикъ устроивается такимъ же образомъ какъ и каюкъ. На концы по-

совыхъ кокорь кладется *кочка*. Внутренняя обшивка называется *темащ*. Обшивныя доски въ подводной части и кокоры, числомъ до 32, крѣпятся съ килемъ желѣзными скобами, а въ прочихъ связяхъ вездѣ употребляются деревянные нагели. Кромки наружной обшивки въ надводной части, сшиваются между собою и съ кокорами кручеными мочальными веревками. Въ носу и кормѣ дѣлаются небольшіе помосты, изъ нихъ, въ кормовомъ устраивается каюта для лодмана и работниковъ, которыхъ бываетъ не болѣе 3—4, смотря по разливу весеннихъ водъ и трудности проводки судна рѣками и озерами. Надъ серединою судна устраивается стропильная крыша, покрываемая рядомъ бересты и, по ней, рядомъ досокъ. По бокамъ крыши, въ отвѣсъ съ бортами, ставятся *бабки* или стойки, и на нихъ на дѣлываются поручни, называемые *порысками*. Иногда шитикъ имѣетъ сплошную крышу. Руль или *поноско*, бываетъ обыкновенный или замѣняется весломъ. Якорей-кошекъ 1, вѣсомъ 8—10 пуд., съ пеньковымъ канатомъ длиною 15—20 саж. При шитикѣ держатъ одно гребное судно: *маломътрную лодку*.

Шитикъ управляется двумя веслами и имѣетъ мачту съ однимъ прямымъ рейковымъ парусомъ. Мачта вооружена такелажемъ, какъ на каюкѣ. На шитикахъ перевозятъ обыкновенно соль, желѣзо и муку. Плаваютъ до Архангельска, гдѣ или продается, или возвращается вверхъ съ грузомъ рыбы.

ПАВОЗОКЪ бываетъ длиною 40—60 фут., шириною 8—13 фут., глубиною 5—6 фут.; грузу понести можетъ 1200—1600 пуд. и углубляется 3—4 фут. Строится въ Вологодской губерніи на рѣкахъ Вычегдѣ, Югѣ и

Сухонѣ, и плаваеъ въ Архангельскѣ съ грузомъ пень-
ки, льна и пёку. Стоитъ 140—215 руб. сереб. и бо-
лѣе. Якорей 1 дрекъ, вѣсомъ 8—9 пуд. съ мочаль-
ными канатами длиною 10—18 саж. служить 2—3 года.

Конструкція, способъ построения, вооруженіе и крѣ-
пленіе тѣ же что и у шитика, съ тою разницею, что
не имѣетъ крыши. Мачта съ однимъ прямымъ рейко-
вымъ парусомъ. Впрочемъ, видъ этихъ судовъ, соб-
ственно въ Архангельскѣ различенъ, такъ напримѣръ
мѣстные жители, купивъ шитикъ или барку, снимаютъ
съ нихъ крыши, и въ этомъ видѣ судно получаетъ
названіе *навозка*. Суда строимыя на рѣкѣ Вычегдѣ, съ
кривымъ форъ-штевнемъ и отвѣсно стоящимъ ахтеръ-
штевнемъ, безъ крыши, съ устроенною въ кормѣ ка-
ютою, также называются *навозками*.

Навозокъ приводится въ движеніе шестью гребками;
судорабочихъ 4 или 5 челов. По прибытіи къ мѣсту и
по снятіи груза, судно продается на дрова или на
домовыя постройки.

Тихвинка бываетъ длиною 40—60 фут. и болѣе, ши-
риною 7—10 фут., глубиною 5—6 фут., грузу понести
можетъ 1000—1500 пуд. и углубляется 3—4 фут.
Строится по большей части на рѣкѣ Пашѣ, изъ сос-
нового и частію еловаго лѣса. Стоитъ 255—280 руб.
сереб.; служить 2—3 года.

Днище состоитъ изъ продольныхъ брусевъ, поперегъ
которыхъ кладутся другіе брусья меньшей толщины,
въ разстояніи одинъ отъ другаго на 1 фут. Одинъ ко-
нецъ cadaго такого бруса—есть кокоря, а на другой
ставится стойка. Рядъ такихъ кокорь и стоекъ, по-
крытыхъ наружною обшивкою, образуетъ отвѣсныя стѣ-

ны судна. Форъ-штевень прямой, съ небольшимъ уклономъ впередъ, верхняя часть его или голова, дѣлается по лекалу шире, и круто загибается внутрь судна. Ахтеръ-штевень прямой, ставимый отвѣсно. Корма забирается досками и бываетъ плоская; поперечные днищевые брусья покрываются тонкою настилкою. Борта съ внутренней стороны, кругомъ всего судна, стягиваются поясомъ изъ двухъ рядовъ досокъ. Верхніе концы бортовыхъ кокоръ и стоекъ прикрываются толстымъ нарубнемъ, къ которому, для увеличенія его ширины, съ внутренней стороны придѣлывается еще широкая доска, поддерживаемая снизу маленькими кокорами. Стѣны тихвинки, по ширинѣ судна, связываются между собою тремя *оздами* или балками; первая изъ нихъ кладется въ носовой части, вторая немного впереди середины судна; а третья помѣщается въ кормѣ. Къ задней сторонѣ послѣдней озды ставится переборка съ дверью, и все пространство между ею и кормовымъ шпигелемъ, закрытое возвышеннымъ ютомъ, отдѣляетъ каюту для лоцмана, водолива и судорабочихъ. Къ передней сторонѣ, утверждаясь въ днищѣ, ставится такъ называемый *станокъ*; верхняя часть его ящикъ, служащій для храненія лоцманской провизіи. Позади станка дѣлается небольшой помостъ, на которомъ во время плаванія стоитъ лоцманъ. Подъ станкомъ помѣщается висячая лейка для выплескиванія воды чрезъ отверстіе въ стѣнѣ судна; такая же лейка помѣщается и при средней оздѣ. Въ носу устроивается небольшой бакъ.

Крѣпленіе тихвинки желѣзное и частію деревянное, нагельное. Днищевые и обшивочные пазы конопатятся пенькою или мочалою, и все судно снаружи осма-

ливается, только носъ и корма красятся почти всегда зеленою краской. Руль обыкновенный, привѣшиваемый къ ахтеръ-штевню на крючьяхъ и петляхъ; приводится въ движеніе длиннымъ румпелемъ; въ помощь ему въ кормѣ бываетъ одна *потесь*.

На тихвинкѣ одна мачта съ прямымъ рейковымъ парусомъ. Такелажъ тотъ же что и на каюкахъ. Веселъ 4 и болѣе. Якорь-кошка 1, вѣсомъ 8—9 пуд., съ пеньковымъ канатомъ, длиною 25—30 саж. Судорабочихъ 4 и 5 человекъ. Гребное судно одно—*блѣзерская лодка*.

Грузъ привозимый въ Архангельскъ на тихвинкахъ состоитъ изъ желѣза; по выгрузкѣ онѣ продаются на мѣстѣ.

КАРБАСЪ. Изъ всѣхъ рѣчныхъ судовъ Архангельской губерніи, карбасъ заслуживаетъ особенное вниманіе, какъ по отличной конструкціи, такъ и по лучшимъ его качествамъ. Въ тихій и свѣжій вѣтеръ, на веслахъ и подъ парусами, онъ равно хорошъ и безопасенъ. Длина, значительно превосходящая ширину, прямизна ватеръ-линій при срединѣ, простирающихся къ носу и кормѣ въ согласныхъ кривыхъ линіяхъ, полный при грузовой ватеръ-линіи и острый при килѣ мидель-шпангоутъ; наконецъ крѣпленіе, состоящее почти изъ одной *вицы*,— все это дѣлаетъ карбасъ остойчивымъ, легкимъ при поворотахъ, и даетъ возможность круто держаться къ вѣтру.

Карбасъ бываетъ длиною отъ 21 до 28 фут. и болѣе; ширина всегда менѣе $\frac{1}{4}$ длины; а глубина 2—2 $\frac{1}{2}$ фут. и болѣе; грузу понести можетъ 40—60 пуд. и углубляется 1—2 фут.; строится по рѣкамъ Мезенскаго, Пинежскаго, Холмогорскаго, Онежскаго, Кемскаго и

Кольскаго уѣздовъ Арх. губерніи, изъ сосноваго и частию еловаго лѣса. Карбасы, строимые въ приморскихъ уѣздахъ, отличаются, между прочимъ, особеннымъ образованіемъ штевной. Постройка карбаса обходится въ сихъ уѣздахъ 8—13 руб. сереб. Служить до 7 лѣтъ, а съ поправкою и болѣе.

Ахтеръ-штейвень ставится съ небольшимъ уклономъ назадъ; форъ-штейвень, кривообразный и нѣсколько уклоненный впередъ. Кузовъ карбаса шьется *щцею*, такъ что двѣ смѣжныя кромки досокъ наружной наборной обшивки, концы ихъ при штевняхъ, и вся наружная обшивка со шпангоутами, а послѣдніе съ банками или *бесѣдками*, скрѣпляются вицею или пеньковою веревкою въ $\frac{1}{4}$ дюйма.

Руль обыкновенный, привѣщиваемый на петляхъ и крючьяхъ. Пазы наружной обшивки прокладываются мохомъ или паклею, и весь корпусъ снаружи и внутри смолится. Карбасъ приводится въ движеніе 6—12 веслами, и имѣеть двѣ мачты со шпринтовными парусами.

Особенности карбаса: передняя мачта ставится почти возлѣ самага форъ-штейвня; а наружная обшивка обтягивается первоначально по установленнымъ на килѣ фальшивымъ шпангоутамъ или лекаламъ; настоящіе же шпангоуты вводятся уже послѣ, когда кузовъ судна будетъ сшитъ. Число настоящихъ шпангоутовъ бываетъ 9—20, смотря по длинѣ карбаса.

Карбасы, имѣющіе длину не менѣе 35 фут. и строящіеся преимущественно въ Холмогорскомъ уѣздѣ, называются *холмогорскими*. Они поднимають грузу до

460 пуд.; имѣютъ по два весла; два шпринговныя паруса, и стоятъ около 30 руб. сереб. У холмогорскихъ карбасовъ есть внутренняя обшивка, и одинъ якорь-кошка вѣсомъ 3—4 пуд. съ пеньковымъ канатомъ длиною 8—10 саж. Въ кормѣ устроивается каюта для лѣцмана. На холмогорскихъ карбасахъ привозятъ въ Архангельскъ: уголь, дрова, булыжный камень, смолу, известь и алебастръ.

ОБЛАСЬ бываетъ длиною 35 фут., шириною 5 фут., глубиною $3\frac{3}{4}$ фут.; грузу понести можетъ до 450 пуд. и углубляется на $2\frac{5}{4}$ фута; строится по рѣкамъ Вагъ и Вычегдѣ. Стоитъ около 28 руб. сереб.; служить 4—6 лѣтъ. Якорь одинъ—дрекъ, вѣсомъ 4 пуд. съ пеньковымъ канатомъ въ 20 саж.

Образованіе и способъ построения обласа тѣ же, что и у холмогорскаго карбаса, съ тою только разницею, что надъ серединою перваго, а иногда и надъ всею длиною судна дѣлается крыша, какъ на каюкахъ; по сторонамъ ея, въ отвѣсъ съ бортами, на *бабкахъ* устроиваются перила или *порыски*. Обласъ имѣетъ руль обыкновенный; одну мачту, съ поднимающимся на ней прямымъ рейковымъ парусомъ; и отъ 2—4 веселъ. Судорабочихъ 2 и 3 человѣка. Обласъ ходитъ до г. Архангельска, куда привозитъ смолу и деготь; назадъ же везетъ соленую рыбу.

ЛОДКА бываетъ длиною 21—28 фут., шириною $3\frac{1}{2}$ —5 фут.; глубиною 2—3 фут.; грузу понести можетъ 30—50 пуд. и болѣе; углубляется на 2 фута. Стоитъ около 10—13 руб. сереб., служить 5—6 лѣтъ;

строится изъ осинового, соснового и частию еловаго лѣса, Вологодской губерніи, въ уѣздахъ: Яренскомъ, Сольвычегодскомъ и Устюжскомъ, по рѣкамъ Выму, Вычегдѣ и Сухонѣ.

Подводная часть лодки дѣлается изъ осинового ствола, *трубы*, покрываемаго смолою; борта надѣляются двумя и болѣе поясами сосновыхъ досокъ, скрѣпляющихся съ *трубою* и между собою желѣзными скобами. Надъ серединою устроивается на обручахъ крыша, обтягиваемая смоленнымъ холстомъ или берестою. Внутри судна вводятся еловые шпангоуты, связываемые вышеизложеннымъ способомъ съ трубою и нашивами вицею. На такихъ лодкахъ приплываютъ изъ Вологодской и Костромской губерній въ Архангельскъ богомольцы, идущіе въ Соловецкій монастырь; привозится также разнаго рода деревянная посуда, холстъ, войлочный товаръ и огородные овощи.

На лодкѣ одна мачта съ прямымъ рейковымъ парусомъ, четыре весла, и двое рабочихъ; руль или обыкновенный, привѣшиваемый на крючьяхъ, или замѣняется *потесью*. По распродажѣ груза, лодка возвращается *во свояси*, съ соленою рыбою.

БѢЛОЗЕРСКАЯ ЛОДКА, называемая просто *бѣлозеркою*, бываетъ длиною не болѣе 21 фут., шириною 3 фут., глубиною $1\frac{3}{4}$ фут. Строится изъ осинового, соснового и частию еловаго лѣса, въ Бѣлозерскомъ бассейнѣ, и стоитъ 7 — 10 руб. сереб.; грузу понести можетъ до 25 пуд. и углубляется 1 фут.; служить 5—6 лѣтъ.

Днище состоитъ изъ долбленаго осинового ствола, или челнока; къ бортамъ придѣляются два пояса

досокъ. На бѣлозеркахъ бываетъ 2—4 весла, иногда ставится мачта со шпринтовнымъ парусомъ. Шпангоуты вводные, числомъ 6—8 и болѣе Пазы прокладываются паклею, и вся лодка снаружи смоится.

НАБОЙНЯ имѣетъ конструкцію и постройку лодки, но отличается отъ нея тѣмъ, что не имѣетъ крыши. На набойнѣ ставится мачта со шпринтовнымъ парусомъ. Строится изъ осинового, соснового и елового лѣса, въ Вологодской губерніи по рѣкамъ Югу и Сухонѣ. Употребляется при каюкахъ и плотахъ; отдѣльнаго же плаванія съ грузомъ не совершаетъ. Набойня имѣетъ 2—4 весла, и цѣнится на мѣстѣ около 8 руб. сереб.

Название *набойни* получила отъ *набиванія* одного или двухъ сосновыхъ поясовъ къ трубѣ, для возвышенія борта.

ГРЕБНЫЯ РѢЧНЫЯ СУДА:

*Барки, Полубарки, Полуднища, Завозни,
Трубы.*

БАРКА. Ни одно изъ рѣчныхъ судовъ, на обширномъ пространствѣ рѣчныхъ водъ въ Россіи, не усвоено такъ повсемѣстно, какъ барки; ни одно изъ нихъ не разнообразно такъ своими формами, и самымъ построениемъ, какъ барки, и неудивительно. Причина такого повсемѣстнаго усвоенія ихъ объясняется во-первыхъ тѣмъ, что барка по устройству своему, есть наивыгоднѣйшее грузовое судно, способное поднимать величайшіе грузы, до 145000 пуд., углубляясь весьма мало въ водѣ; во-вторыхъ, построение барки весьма легко, просто и не требуетъ ни большихъ соображеній, ни другаго знанія, кромѣ плотничнаго дѣла; въ-третьихъ, имѣя въ крѣпленіи своемъ весьма мало желѣза, барка въ частяхъ своихъ, преимущественно связывается деревянными нагелями, что дѣлаетъ корпусъ или кузовъ ея упругимъ, гибкимъ, способнымъ безъ особеннаго вреда противустоять и быстротѣ теченій, и ударамъ рѣчныхъ волнъ. Наконецъ, условія мѣстныхъ водъ, т. е. глуби-

на, ширина рѣкъ и каналовъ, ихъ извилины и различные роды грузовъ—объясняютъ то разнообразіе формъ и построеній барокъ, какіе встрѣчаемъ на обширномъ пространствѣ Россіи. Въ Сибири, напримѣръ, существуетъ до семнадцати родовъ барокъ; въ южной Россіи до тринадцати; а въ сѣверной—до двадцати четырехъ, итого 54 вида извѣстныхъ, одинъ отъ другаго отличныхъ. Прибавимъ, что размѣренія нѣкоторыхъ изъ нихъ, особенно волжскихъ, — каковы бѣляны, — иногда равняются размѣреніямъ линѣйнаго корабля.

Барки, плавающія по рѣкѣ Сѣв. Двинѣ, бываютъ длиною 70—100 фут., шириною 35—50 фут., глубиною отъ днища до верхняго края бортовыхъ стоекъ 8—11 фут., а по срединѣ до крыши 11—14 фут. Грузу понести могутъ отъ 20000—30000 пуд. и углубляются на 5—7½ фут. Строятся изъ соснового и еловаго лѣса, Вологодской губерніи въ Тотемскомъ, Сольвычегодскомъ, Яренскомъ, Устьсысольскомъ, Устюжскомъ и Никольскомъ уѣздахъ, по рѣкамъ: Выму, Вычегдѣ, Сухонѣ, Пушмѣ, Шаршенгѣ, Кичьменгѣ, Энтагѣ, Сысолѣ; и Костромской губерніи въ Ветлужскомъ уѣздѣ, по рѣкѣ Ветлугѣ, Кологривскомъ уѣздѣ по рѣкѣ Унжѣ. Но главная постройка барокъ производится Вологодской губерніи въ уѣздахъ Никольскомъ и Устьсысольскомъ, по рѣкамъ Лузѣ и Югу. Совсѣмъ готовая и спущенная на воду барка обходится около 300 руб. серебромъ.

На концы цѣльнаго, а иногда и составнаго бруса, требуемой длины, ставятся двѣ стойки, образующія передній и задній штевни; на этотъ основной брусъ кладутся подъ прямымъ къ нему угломъ, *тагуны* или поперечные брусья съ кокорами, ихъ бываетъ около 60,

иногда менѣе и болѣе, смотря по величинѣ барки. Разстояніе между тагунами около фута. Тагуны располагаются такимъ образомъ, что первый кладется серединою на основной брусъ, а кокора, представляя шпангоутъ, идетъ корнемъ вверхъ, прилегая къ правому борту. Съ лѣвой стороны, на конецъ того же тагуна ставится вертикальная стойка, образующая стѣну или бортъ барки; она входитъ въ него шипомъ. Кокора слѣдующаго тагуна прилегаетъ къ лѣвому борту; а съ правой стороны въ конецъ его ставится вертикальная стойка, и т. д. Такимъ образомъ тагуны и стойки образуютъ остовъ барки. Днище состоитъ изъ брусевъ толщиною скобками на размѣтъ; пазы проконопачиваются пенькою и мочалою. Днищевые брусья скрѣпляются съ тагунами деревянными нагелями, и изрѣдко желѣзными 7—8 дюймовъ, скрѣпляемыхъ между собою желѣзными гвоздями. На тагуны кладется изъ дюймовыхъ досокъ настилка, называемая *мосты*, и рядъ бересты, или настиляется соломою. Стѣны барки обшиваются досками. Швы или пазы конопатятся мочалою, обвернутою въ тряпицу. Подводная часть стѣнъ или бортовъ обтягивается *порубнями*, т. е. расколотыми по длинѣ бревнами, толщиною 7 дюйм.,—по вышинѣ ихъ бываетъ до 9 и болѣе рядовъ. Порубни и наружная обшивка пришиваются къ кокорамъ деревянными нагелями. Концы порубней на носовомъ и кормовомъ штевняхъ, скрѣпляются желѣзными скобами. Внутри, поперегъ барки, изъ круглыхъ толстыхъ бревенъ кладутся *балки—озды*; концами своими онѣ лежатъ на верхнемъ порубнѣ; ихъ бываетъ не болѣе 6. Двѣ среднія озды кладутся одна отъ другой на 5 фут.; на нихъ дѣлается

помость, незанимаемый грузомъ, и служащій для помѣщенія кормщика, носовщика и водолива. На другія озды настилагся временной помость, для удобной выгрузки и погрузки товаровъ. На брусъ, замѣняющій собою кильсонъ, ставятся въ равномъ растояніи 12 стоекъ, изъ коихъ среднія имѣютъ наибольшую вышину; а прочія по мѣрѣ удаленія ихъ къ кормѣ и носу понижаются такъ, что верхніе концы ихъ образуютъ по длинѣ судна согласную кривую линію. На верхніе концы этихъ подставъ, кладется семидюймовый брусъ, именуемый *конь*; концы его притыкаются къ штевнямъ и прижимаются сверху толстымъ брусомъ, называемымъ *огниво*. По концамъ огнива, у бортовъ барки утверждаются двѣ стойки, называемыя: *сопляками*, онѣ проходятъ до дна барки. Въ конь, и кладущійся со внутренней стороны борта, на вышинѣ его, особый порубень, замѣняющій привальный брусъ, врубаютъ 12—20 крышечныхъ стропилъ—*чоблочинъ*. Онѣ рѣшуются тонкими брусками. Зарѣшеченную крышу покрываютъ досками, идущими по направленію чоблочинъ, т. е. отъ коня къ борту. Въ носу и кормѣ крышечныя доски кладутся иногда поперегъ чоблочинъ. На крышу кладется рядъ бересты, а на нее другой рядъ жолобленныхъ досокъ для стола воды. Крыша прикрѣпляется къ стропиламъ гвоздями, и нажимается брусками, идущими по всей длинѣ крыши, по направленію коня. Верхніе углы чоблочинъ, по длинѣ всей барки, прикрываются самымъ верхнимъ брусомъ—*князькомъ*.

Въ крышѣ у одного изъ бортовъ прорубается *выходъ*—*люкъ*—для схода на помость, гдѣ живутъ лоцманъ, носовщикъ и водоливъ. Отдѣленіе это называется: *жилье*,

или *голубятня*. На кормѣ, подлѣ князька, въ разстояніи 6 фут. отъ середины длины къ носу и кормѣ, ставится по одной стойкѣ; нижніе концы ихъ укрѣпляютъ въ днищѣ, а верхніе проходятъ сквозь крышу, возвышающуюся надъ нею на 5 и болѣе фут.; стойки эти служатъ осями или веретенами, на которыя надѣваютъ по одному деревянному вороту или *долбляжу*. Руль или *попѣсно*, замѣняютъ двѣ огромныя потеси, помѣщаемыя въ носу и кормѣ: онѣ лежатъ центрами своихъ тяжестей на *огнивахъ*.

Барка приводится въ движеніе 12 — 20 большими веслами—*гребками*—и плыветъ по теченію носомъ, бокъ, кормою впередъ, какъ случится. На баркѣ имѣется 2—3 якоря—кошки—вѣсомъ 11—25 пуд., съ пеньковыми, а иногда и *вѣчными* канатами, длиною 30—100 саж. При баркѣ держатъ два гребныхъ судна, называемыя: *завѣзнями*. Рабочихъ для управленія служитъ по 60 и болѣе человекъ на баркѣ. Половина, называемая *судопровожателями*, нанимается только для провода барки отъ мѣста погрузки, или отъ пристани до г. Великаго Устюга, т. е. до выхода на Сѣв. Двину; остальные плывутъ до г. Архангельска.

По приходѣ барки въ Архангельскъ, для удобнѣйшей выгрузки, въ боковыхъ стѣнахъ вырубаютъ два отверстія, не противоположныя однакоже одно другому, дабы не разстроить связей и не довести судна до перелома. На баркахъ сплавляются разнаго рода товары, отускаемые за море. По прибытіи къ мѣсту и по выгрузкѣ, барки продаются, употребляются на дрова или на домовыя постройки.

Барки, имѣющія длину не болѣе 60 фут. и поднимающія менѣе груза, называются: *полубарками*.

ПОЛУДНИЩЕ. Видъ и устройство его тѣ же, что и у барки, только безъ крыши.

Полуднище бываетъ длиною 28 фут., шириною 10 фут., глубиною 5 фут.; грузу понести можетъ до 500 пуд. и углубляется на $2\frac{1}{2}$ фут.; строится изъ сосноваго и еловаго лѣса въ Вологодской губерніи, и плаваетъ до г. Архангельска, преимущественно съ грузомъ смолы. Стоитъ 15—25 руб. серебромъ.

По разгрузеніи полуднище продается и употребляется для перевоза якорей, канатовъ и прочихъ тяжестей; или разбирается въ дрова. Плаваетъ только по теченію и управляется не болѣе какъ 4 человѣками. Въ носу и кормѣ имѣетъ по одной потеси; въ движеніе же приводится 2—4 веслами. Якорей—одинъ, вѣсомъ 5 пуд. съ вичнымъ канатомъ, длиною 20 саж. Когда полуднище употребляется въ Архангельскѣ для перевоза барочныхъ якорей, то получаетъ названіе: *подъ-якорника*.

ЗАВОЗНЯ бываетъ длиною 20 фут., шириною 7 фут., глубиною 2 фут.; строится изъ сосноваго и еловаго лѣса въ Вологодской губерніи; стоитъ около 10 руб. сереб.; грузу понести можетъ до 60 пуд., и углубляется $1\frac{1}{2}$ фут.; служить на одинъ сплавъ.

На киль, толщиною 4 дюйм., а шириною 9 дюйм., кладутъ поперегъ кокоры, въ разстояніи на 4 и болѣе фута одна отъ другой; оба штевня и бока судна, имѣютъ большіе развалы или уклоны наружу; верхніе

концы штевной состоятъ изъ развалистой коры, для удобной чрезъ нее тяги якорныхъ канатовъ. Штевни накладываются на киль сверху, скрѣпляясь съ нимъ деревянными нагелями; переднія стороны штевной крѣпятся съ килемъ желѣзными скобами. Обшивка наборная, обтягиваемая сначала по лекаламъ или фальшивымъ шпангоутамъ; настоящія же коры или шпангоуты вводятся послѣ. Внутри кладется стланъ изъ дюймовыхъ досокъ. По верху бортовъ идетъ пятидюймовый нарубень; къ нему притыкають концы верхнихъ обшивныхъ поясовъ. Оба нарубня, въ носу и кормѣ, связываются двумя небольшими поперечными брусьями—*огнивами*. Пазы наружной обшивки конопатятся мочалою; обшивныя доски, между собою и съ наборомъ, и наборъ съ килемъ сшиваются мочальными веревками, и крѣпятся деревянными нагелями.

Завозня приводится въ движеніе 4—6 веслами. Руль замѣняется большимъ весломъ; завозня не совершаетъ отдѣльнаго плаванія, но, какъ выше сказано, служить только при баркахъ, и есть необходимая, всегдашняя ихъ принадлежность, собственно для завоза якорей, отчего и получила названіе: *завозни*.

ТРУБА. Такъ называются плавающие по Сѣв. Двинѣ *чолны*. Она бываетъ длиною не болѣе 14 фут., шириною 3 фут. глубиною, 1½ фут.; стоитъ въ Архангельскѣ отъ 1½ до 2 руб. сереб. Выдѣлка ея объяснена выше. Днище *трубы* снаружи и внутри смолятся, а надводная часть остается несмоленою. По срединѣ трубы, съ борта на бортъ, кладется лавка—*бесподка*—для гребца; онъ гребетъ двумя веслами, сидя.

IV.

ПЛОТЫ.

*Льсной Паромъ, Бревенчатый Плотъ,
Хлѣбный Плотъ, Видило, Плитка.*

ЛЪСНОЙ ПАРОМЪ состоитъ изъ днища, подобнаго барочному, въ видѣ шестиугольника. Длина его до 80 фут. и болѣе, ширина 40 фут.; строится изъ сосноваго и еловаго лѣса. Сплачивается и скрѣпляется такимъ же образомъ, какъ и барочное днище, съ тою только разницею, что изъ находящихся между кокорами стоекъ, чрезъ двѣ третья пропускается на 12 фут. выше. Въ верхнихъ концахъ этихъ стоекъ дѣлаются проушины; въ нихъ вставляютъ ноги или пятки стропилъ, на коихъ утверждается крыша, зарѣшеченная тонкими еловыми жердями и покрываемая берестой, а сверху слоемъ соломы. Такимъ образомъ, въ тѣхъ частяхъ бортовъ, гдѣ должны быть скулы, стѣны обыкновенной овальности не имѣютъ, но по причинѣ шестиугольнаго вида днища, образуютъ углы или ребры. Въ сплоченный та-

кимъ образомъ ящикъ, стоящій 25—30 руб. сереб., грузять доски въ 20 и болѣе рядовъ въ вышину; по бокамъ и въ срединѣ стабеля досокъ, во всю его длину, оставляютъ проходы, для свободнаго и удобнаго производства работъ во время плаванія. Такой плотъ вмѣщаетъ до 1000 досокъ трехъ-саженной мѣры, углубляясь до 2 и болѣе фут. Плаваетъ по теченію до г. Архангельска; управляется 4 потесами, по двѣ на каждой оконечности, и 6—8 гребками. На лѣсномъ паромѣ бываетъ судорабочихъ 8—10 челов. Якорей два—кошки—вѣсомъ 8—10 пуд., съ мочальными или вичными канатами, длиною 30—50 саж., и двѣ или одна *завозня*.

Весьма часто, для устройства такого плота покупаютъ готовую барку, или барочное днище. Въ первомъ случаѣ съ барки снимаютъ крышу и уменьшаютъ нѣсколько высоту кузова.

По разгрузеніи, лѣсной паромъ продается и употребляется на дрова.

БРЕВЕНЧАТЫЙ ПЛОТЪ сплавляется изъ 20—30 сосновыхъ бревенъ. Поперегъ, по концамъ и на срединѣ, для лучшей и повсемѣстной обвязки, кладутся также бревны, называемыя *накатомъ*. Всѣ они связываются между собою вичными канатами. Нѣсколько плотовъ, соединенныхъ вмѣстѣ одинъ за другимъ, составляютъ *гонку*. Плоты спускаются по теченію до г. Архангельска, и управляются потесами и гребками. На каждомъ отдѣльномъ плотѣ бываетъ 3 человѣка *погонщиковъ*; а для всей *гонки* 2 и болѣе якоря—кошки—вѣсомъ 3—4 пуд.,

съ вичными канатами, длиною 30—40 саж. При плотѣ держать 1—2 *набойни*.

ХЛѢБНЫЙ ПЛОТЪ сплавивается изъ 20 — 30 сосновыхъ или еловыхъ бревенъ; состоя изъ одного ряда бревенъ называется *одноряднымъ*; состоящій же изъ двухъ рядовъ—*двуряднымъ*. На этихъ плотяхъ устроивается изъ досокъ *срубъ*, называемый *кльтью*; она въ стѣнахъ проконопачивается мохомъ или мочалою, и имѣетъ односкатную крышу, покрываемую берестой, соломой и тонкими досками. Въ клѣти настиляется полъ, а по сторонамъ, у стѣнъ, дѣлаются лари—*сундуки*; въ нихъ насыпаютъ разнаго рода зерновой хлѣбъ, называемый *сытью*. Плоты плаваютъ по теченію, управляясь посредствомъ гребковъ и потесей 3 человѣками. Имѣютъ при себѣ гребное судно—завозню, и по одному якорю—кошки—вѣсомъ 5 пуд., съ вичнымъ или мочальнымъ канатомъ, длиною 25 саж. По прибытіи въ Архангельскъ, продаются и употребляются на дрова или домовыя постройки.

ВИДИЛО состоитъ изъ одного ряда тонкомѣрныхъ 30—40 еловыхъ бревенъ, или, такъ называемыхъ *слягъ*. Отличается отъ плота тѣмъ, что кругомъ, въ вышину на 2 фут. или болѣе, устроиваются перилы.

Въ плаваніи видило управляется 2—3 чел. посредствомъ потесей и гребковъ. На видилахъ привозятъ въ Архангельскъ дрова, въ числѣ которыхъ и самое видило продается.

ПЛИТНА есть однорядный плотъ, по краямъ котораго вмѣсто сквозныхъ перилъ, устроивается глухой срубъ,

въ два бревна вышиною. Бревны, составляющія плитку, не кладутся плотно одно къ другому, а съ нѣкоторыми промежутками, для установленія въ нихъ бочекъ со смолою, пекомъ и саломъ, съ тою цѣлью чтобы бочки, погруженныя частью въ водѣ, не разсыхались и не давали течи. Плитка плаваетъ до г. Архангельска и управляется 3 челов. посредствомъ потесей и гребковъ. Имѣеть одинъ якорь—кошку—вѣсомъ 5 пуд., съ вичнымъ или мочальнымъ канатомъ, длиною до 25 саж. По прибытіи къ мѣсту продается.

Рѣчныя суда, плавающія по рѣкѣ Сѣв. Двинѣ и приходящія къ г. Архангельску, строятся на рѣкахъ: *Сухонь*, *Югъ*, *Лузъ*, *Вычегдъ* и *Вагъ*, со впадающими въ нихъ. На рѣкѣ Сѣв. Двинѣ, по всему ея протяженію, судовъ не строится. Самая значительная постройка судовъ производится Вологодской губерніи въ Тотемскомъ уѣздѣ, отъ устья рѣки *Шуи* внизъ по рѣкѣ *Сухонь*, при деревняхъ: *Дароваткѣ*, *Голубяхъ*, *Глухой*, *Толмѣ*, *Усть-Печенѣ*, и селѣ *Ихалицкомъ*; въ Никольскомъ уѣздѣ: по рѣкамъ *Югъ*, *Пушмѣ*, *Шарженѣ*, *Кичьменѣ* и *Энтамѣ*; и въ Устьсысольскомъ уѣздѣ на рѣкѣ *Лузѣ*, при Ношульской пристани.

Плаваніе судовъ къ г. Архангельску совершается по Сѣверодвинской системѣ, объемлющей пространство отъ подошвъ Урала до Олонецкихъ горъ. Плаваніе судовъ по рѣкѣ Сѣв. Двинѣ не мало затрудняется мѣстнымъ климатомъ, и обусловливается переменнымъ состояніемъ глубины весеннихъ водъ, такъ напримѣръ: изъ 108 наблюденій оказывается, что самое раннее вскрытіе рѣки Сѣв. Двины бываетъ 8 Апрѣля; а самое позднее 22 Мая; по большей же части рѣка у г. Архангельска вскрывается между 26 и 29 числа Апрѣля. Самое раннее замерзаніе бываетъ 5 Октября, самое позднее 27 Ноября; среднее время замерзанія рѣки у г. Архангельска между 15 и 27 Ноября. Такимъ образомъ 189 дней, т. е. болѣе полугода, рѣка Сѣв. Двина бываетъ покрыта льдомъ, и освобождается отъ онаго только на 176 дней.

Итакъ, навигація здѣсь открывается не ранѣе Мая, а кончается въ послѣднихъ числахъ Сентября.

Другое, временное препятствіе, вредящее плаванію рѣчныхъ судовъ, есть: не повсегодно—равное количество снѣговъ, отъ изобилія или недостатка которыхъ зависить возможность, или невозможность плаванія по нѣкоторымъ мелкимъ рѣкамъ и притокамъ, — такъ безснѣжіе зимы съ 1847 на 1848 годъ, невѣзвысивъ уровня воды въ мелкихъ рѣкахъ, было причиною, что къ Архангельску прибыло только 50 барокъ. Обыкновенно же ежегодно приходитъ къ Архангельску разныхъ величинъ и названій рѣчныхъ судовъ отъ 1000 до 1300 (50).

Всѣхъ судоходныхъ рѣкъ и рѣчекъ въ Архангельской, Вологодской и Костромской губерніяхъ считается до 34 (51).

Въ обширныхъ лѣсахъ Архангельской и Вологодской губерній, занимающихъ до 65660 десятинъ (⁵²), производится ежегодно вырубка лѣсовъ, сплавляемыхъ къ Архангельску, для отпуска за границу, или употребленія на постройку судовъ, домовыхъ строеній и проч. Заготовленіе или рубка лѣсовъ, производится Архангельской губерніи въ уѣздахъ: Онежскомъ, Холмогорскомъ и Шенкурскомъ; а въ Вологодской губерніи въ уѣздахъ: Велико-Устюжскомъ, Сольвычегодскомъ, Тотемскомъ, Никольскомъ и Вельскомъ. Вырубленные лѣса сплавляются къ Архангельску рѣкою *Сѣв. Двиною* и впадающими въ нее рѣками: *Пинегой, Вагой, Вычегдой*, съ притоками ихъ—*Емцою, Сисолой, Локчимой, Сухоной, Лузой, Югомъ*, и другими меньшими притоками и ручьями, на которыхъ производится самая сборка плотовъ. Плоты собираются также Вологодской губерніи въ уѣздахъ: Тотемскомъ, по рѣкамъ *Шуль, Сорокль, Векшенль, Толшмль* и друг.; въ Никольскомъ на рѣкахъ: *Пушмль, Шарженль, Кичьменль* и *Энталь*; въ Велико-Устюжскомъ на рѣкахъ: *Шомокль, Яшмль, Штримль*, и друг. Вообще въ Архангельской, Вологодской и въ сѣверной части Костромской губерніяхъ, *плотоходныхъ* рѣкъ, рѣчекъ и ручьевъ считается до 260 (⁵³).

Ежегодно къ Архангельску приплавается различныхъ еловыхъ и сосновыхъ плотовъ, а также паромовъ съ тѣсомъ отъ 650 до 850 (⁵⁴).

Приходящія къ Архангельску суда останавливаются у городскихъ пристаней: *Буяновой* или *Смольной*, *Архирейской*, *Хлебной*, *Театральной* или *Оперной*, *Рыбной*, *Подмясницкой*, *Троицкой*, *Воскресенской*, *Таможенной*, *Успенской*, *Крыловской* и *Малаховской*.

Плоты по большой части останавливаются: у *Буяной* или *Смольной*, *Архирейской*, *Буяновой* или *Хлебной* и *Театральной* или *Оперной* пристаней.



ЧАСТЬ II.

1.

О СУДОСТРОЕНИИ НА ВОЛГѢ.

Астраханская губернія лежитъ между 45° и 52° с. ш. и 60° и 71° в. д. Песчанья степи, покрытыя соляными озерами, лѣтніе жары, доходящіе до + 32° R. въ тѣни, сопровождаемые бездождіемъ, заставили жителей отказаться отъ всякой попытки на земледѣліе и побудили искать другихъ, вѣрнѣйшихъ средствъ для своего продовольствія. Привозъ товаровъ изъ внутреннихъ губерній Россіи и сбытъ ихъ за границу въ Персію и Закавказье, а главное—изобиліе рыбы въ водахъ Волги и Каспійскаго моря, все это не могло не привлечь вниманія жителей, и въ настоящее время торговля, рыбныя и тюленьи промыслы, составляютъ важные и выгодные для нихъ предметы промышленности:—отсюда необходимо явилась потребность судовъ *рыбныхъ* и *мореходныхъ*.

По различной дальности плаванія каспійскихъ судовъ въ море, должно раздѣлить ихъ: на собственно *мореходныя*, *закройныя* ⁽¹⁾ и *прибрежныя* или *черневые* ⁽²⁾.

Рѣчныя суда можно раздѣлить на *парусныя*, *гребныя* и *пароходы*.

Торговля, судостроеніе и мореплаваніе на Каспійскомъ морѣ, до занятія Астрахани Русскими, были ничтожны, и только съ этого времени, т. е. съ 1554 года, эти отрасли промышленности мало по малу стали оживляться, распространяться и купцы наши начали отправлять товары на собственныхъ судахъ своихъ — *стругахъ*, *иверцахъ* и *баркахъ* — въ Низабадъ и особенно въ Шемахию ⁽³⁾.

Появленіе Англичанъ на Каспійскомъ морѣ въ 1562 году, по торговымъ видамъ на востокъ, много оживило торговлю. Они торговали на собственныхъ судахъ *краерахъ* и *ботахъ*, которыя строились въ Ярославѣ и приводились въ Астрахань. Царь Алексѣй Михайловичъ обращалъ особенное вниманіе на Астрахань, заботился о торговлѣ и, желая защитить послѣднюю отъ разбоевъ казаковъ, построилъ въ селѣ Дѣдновѣ военный корабль «*Орелъ*». По приведеніи его въ Астрахань, въ 1670 году, корабль былъ сожженъ Разинымъ. Можно сказать, что въ царствованіе сего Государя положены первыя начала строенію здѣсь мореходныхъ судовъ ⁽⁴⁾.

Въ 1636 году, по случаю отправленія въ Персію Голстинскаго посольства, явилось на Каспійскомъ морѣ, выстроенное въ Нижнемъ-Новгородѣ нашими плотниками, подъ смотрѣніемъ заморскаго мастера, первое за-

мѣчательное судно, длиною 120 фут., сидѣвшее въ грузу до 7 фут. и имѣвшее 3 мачты и 24 весла; но осенью того же года, почти вначалѣ плаванія, оно погибло у Низабада.

Далѣе, мятежъ Разина, Татары, бунты Стрѣльцовъ и другія внутреннія безпокойства и бѣдствія, раззорявшія Астрахань, нанесли чувствительный ударъ торговлѣ и сильно ее разстроили; и только со вступленіемъ на престолъ Петра Великаго, судостроеніе, обращавшее на себя вниманіе Царя, получило въ семъ краѣ новое, болѣе прочное начало.

Существовавшія до сего времени мореходныя суда *струи, иверцы и бусы*, поднимавшія отъ 5000 до 6000 пуд. грузу, были весьма несовершенны, какъ въ постройкѣ, такъ и въ вооруженіи. Струйскъ, въ своихъ запискахъ объ Астрахани, говоритъ: *«трудно ходить имъ на своихъ бусахъ: ибо имъ должно имѣть всегда способный етеръ; а половиннымъ они ходить не могутъ, потому что опрокидываются»*. Желая усовершенствовать въ семъ краѣ судостроеніе, Царь въ 1717 году, именнымъ указомъ запретилъ плавать на *бусахъ и стругахъ*; а велѣлъ для сего строить по Голландскимъ образцамъ *тяпки, шкуты, гальоты и гукары*. Въ 1719 году лейтенантъ Соймоновъ, описывавшій Каспійское море, какъ искусный и любознательный мореплаватель, обратилъ между прочимъ вниманіе и на тамошнія торговыя мореходныя суда. Онъ представлялъ Государю, что судя по морскимъ вѣтрамъ, глубинѣ Волги и удобствамъ якорныхъ мѣстъ, наилучшими судами для Каспійскаго моря считаетъ онъ гальоты и гукары, длиною 60—70 фут. съ одною среднею

мачтою и малымъ бизанемъ, и которые бы сидѣли въ грузу не болѣе 8—9 фут. Между тѣмъ, по повелѣнію Государя посланъ былъ въ Нижегородскую губернію въ г. Балахну, и на находящуюся въ семъ уѣздѣ рѣчку Керженцу, корабельный подмастерье Сурминъ. Ему приказано было выстроить тамъ образцовый элингъ и суда — *романовку* и *эверсъ*, съ тѣмъ чтобы всѣ судохозяева, для хода по рѣкѣ Волгѣ внизъ до Астрахани и по Каспійскому морю, строили свои суда по тѣмъ образцамъ. Вмѣстѣ съ симъ объявлялось, что ежели у кого на будущій годъ окажутся староманерныя суда, тотъ подвергнется штрафу: 300 руб. за каждое судно. За всѣмъ этимъ приказывалось строго наблюдать С. Петербургской партикулярной верфи ⁽⁵⁾. Интенданту Потемкину Царь писалъ: дабы онъ всѣ старой постройки суда заклеимилъ погодно, давъ сроку два года; въ продолженіи же сего времени *«волею и неволею»* заставляя бы дѣлать новыя суда—*«по указу»*. А по прошествіи сего времени, всѣ старыя, заклеименныя суда, приказалъ сжечь. Впрочемъ, кромѣ *эверсовъ* и *романовокъ*, въ Балахнѣ и на рѣкѣ Керженцѣ позволялось строить и другія суда—*«какія кто похочетъ»*.

Не довольствуясь одною силой указовъ, Царь для введенія правильнаго судостроенія и вооруженія судовъ, приказалъ отправить туда Адмиралтейскихъ мастеровъ: судового, блоковаго, мачтоваго, боцмана и 15 матрозовъ; а для надзора вообще за правильнымъ и успѣшнымъ производствомъ работъ по судостроенію, велѣлъ выбрать въ Сенатѣ *«добраго человека и пмца, покрайней мѣрѣ не ниже Маіора»*. ⁽⁶⁾ Вмѣстѣ съ симъ посланы были ученики эверснаго дѣла Кирила Бутеневъ

и Елисей Булгаковъ. Имъ подтверждалось научать судостроенію и смотрѣть, чтобы новоманерныя суда строились *«по пропорціямъ и лекаламъ»*, и чтобы на суда, отстроенныя и спущенныя на воду, непременно налагалось клеймо партикулярной верфи. Всѣ эти распоряженія и приказанія Царь заключилъ угрозами—подвергать денежнымъ штрафамъ, наказаніямъ и ссылкѣ въ каторгу ослушниковъ его воли ⁽⁷⁾.

Когда въ слѣдующемъ году Интендантъ Потемкинъ доносилъ, что строямыя образцовыя суда *романовка* и *эверсы* приходятъ уже къ концу, Царь приказалъ, чтобы всѣ романовки непременно строились по образцу; прочія же суда — *«которыя больше»* — дозволилъ строить какимъ кто хочетъ манеромъ, лишь бы корпусы ихъ были укрѣплены слѣдующимъ образомъ:—*«Киль долженъ былъ выходить наружу не болѣе 2 дюймъ, что доставить—писалъ Царь—судну и крѣпость и возможность проходить мелководія; внутри класть три сатюута—одинъ на срединѣ, а остальные два по сторонамъ. Въ носу и кормѣ, для связи, класть кницы, скрѣпляя ихъ со штевнями 3—4 болтами. Весь сатюутъ крѣпить болтами чрезъ два баки тыкена. Доски причерчивать плотно и чтобы болоней отнюдь не было. Лѣсъ на суда рубить съ Ноября и давать просыхать ему не менѣе года, особенно доскамъ. Штевни тоньше 7 дюйм. не дѣлать, и чѣмъ толще тѣмъ лучше, дабы удобнѣе было крѣпить къ онымъ концы наружныхъ обшивныхъ досокъ. Бакюуты дѣлать четвероугольныя, а внутри противъ ихъ балокъ класть вегерсы и прошивать сквозными деревянными нагелями. По концамъ ихъ, въ носу и кормѣ, класть буганты и крѣпить сквозъ буганты,*

балокъ, вѣтеръ и баркюутъ, и внутри разклепывать. Внутри класть по два кимвеера. Гдѣ быть мачтѣ, тамъ класть по два декъ—балка съ замками и къ нимъ по концамъ по два генгенъ—кнуса къ бортамъ. Также для шпюра мачты класть по два канстора и крѣпить ихъ къ бортамъ леерсами, а сотюута не долбить. На четверть длины судна отъ носоваго и кормоваго штевней класть два декъ—балка съ кницами, а кансторовъ не класть, или то дается на волю». (8) Эта инструкция Царственного корабельнаго мастера, любопытна тѣмъ, что составлена самимъ Царемъ, и, впервыхъ, показываетъ ту степень, на которой стояло тогда искусство кораблестроенія; а вовторыхъ, даетъ знать, какъ много и какъ заботливо пекся Монархъ объ усиленіи и распространеніи купеческаго судостроенія.

Изъ всѣхъ вышеизложенныхъ распоряженій о построеніи судовъ для плаванія въ низовья Волги и по Каспійскому морю, изъ всѣхъ указовъ, посланныхъ по сему въ Нижній и Балахну, видно, что помянутые города издавна снабжали мореходными судами Астрахань. Въ самой же Астрахани, какъ и понынѣ, они вѣроятно получали только добавочное крѣпленіе, вооружались и вполнѣ уже приспособлялись къ морскому плаванію.

Въ 1720 году жителямъ Астраханской губерніи дозволялось для судостроенія рубить деревья, растущія въ дальнемъ разстояніи отъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ росли лѣса, назначаемые на корабельное дѣло (9).

Не смотря на различныя неустройства и безпокойства, потрясавшія въ это время Персію, и много стѣснявшія торговлю нашу на морѣ, заботы правительства

о судостроеніи не прекращались. Въ 1728 году дозволялось всѣмъ желающимъ, для плаванія по Каспійскому морю, имѣть новоманерныя суда и строить ихъ по всѣмъ мѣстамъ на рѣкѣ Волгѣ и другимъ въ нее впадающимъ,—исключая мѣстъ, въ которыхъ находились заповѣдныя Адмиралтейскіе лѣса,—лишь бы суда эти были дѣланы *«по пропорціи и добрымъ мастерствомъ»*. Такелажъ приказывалось имѣть *«добрый»*; а для приобщенія къ кораблестроенію, съ тѣхъ новоманерныхъ судовъ, съ лѣсовъ на нихъ употребленныхъ, съ припасовъ и такелажа не велѣно было брать ни какихъ пошлинъ. Кромѣ того, мореходныя суда эверсы и романовки велѣно было строить безъ скобъ: *«для того, что ихъ можно конопатить, не вытаскивая на берегъ, а оборачивая на водѣ»* (10).

Не смотря ни на строгія повелѣнія не строить судовъ староманерныхъ, ни на льготы для судовъ новой конструкціи, суда эти, по привычкѣ, продолжали строиться по прежнему. Обстоятельство это, и предположеніе Адмиралтейской и Коммерцъ Коллегій учредить *«порядочное»* сообщеніе Астрахани съ Кизляромъ и Персидскими провинціями моремъ, побудило подтвердить купцамъ и торговымъ людямъ, дабы они строили суда мореходныя гальоты и гекботы, а на иверцахъ и другихъ ненадежныхъ судахъ не плавали (11).

Между прочимъ, около 1736 и 1737 годовъ, началось образовываться морское могущество Персіи, грозившее стѣсненіемъ свободы нашего торговаго судоходства на Каспійскомъ морѣ. Еще въ 1735 году, со времени возвращенія Персіи городовъ Баку и Дербента съ ихъ уѣздами, Астраханскій губернаторъ Измай-

ловъ представлялъ, что «во время бытія во владѣніи нашемъ тѣхъ уѣздовъ, наши подданные купцы, какъ для коммерціи, такъ и для перевозу туда для войска нашего всякихъ запасовъ, умножили собственныя свои мореходныя суды; а нынѣ, по возвращеніи помянутыхъ уѣздовъ Персіи, тѣмъ купцамъ, для воженія во оныя товаровъ, потребно имѣть морскихъ судовъ уже малое число; и за тѣмъ, многія останутся празды; и по той причинѣ не вознамѣрились бы оныя наши подданные купцы отпускать тѣ излишнія суды за море для продажи Персіянамъ?» Опасенія эти оказались справедливыми, потому что въ то же время подтверждались донесеніями нашего посла въ Персію князя Голицына, главнокомандующаго на Кавказѣ генерала Левашева, и нашего консула въ Гиляни,—они писали: что Персидское Правительство требуетъ «не токмо о продаже имъ въ Астрахани готовыхъ морскихъ судовъ, но тако-жъ и дачи изъ нашихъ подданныхъ плотниковъ корабельныхъ, и о пропускѣ людей зовомыхъ музуры; что приходящіе на купеческихъ морскихъ судахъ въ Гилянъ и въ другія тамошнія, на Каспійскомъ морѣ лежащія, пристани, музуры многіе, тамъ остаются, и не токмо сами строятъ въ Персіи мореходныя суда, но и другихъ дѣланію тѣхъ судовъ обучаютъ.» Всѣ эти слухи, по отдаленности края и неизвѣстности замысловъ дѣятельнаго и предприимчиваго правителя Персіи Надиръ-Шаха, весьма беспокоили наше Правительство. Голицыну и Левашеву было приказано: «отъ тѣхъ требованій весьма уклонятся, и отнюдь, какъ на продажу морскихъ судовъ, такъ и на отпускъ туда людей, которые такіа суда дѣлаютъ, также на оныхъ искусство

ходить имѣютъ, надежды и обѣщанія никакого не по-
давать, употребляя въ томъ пристойныя отговорки.....»
Тоже было предписано Астраханскому Губернатору,
которому даже опредѣлено именно, какія дѣлать отго-
ворки «чтобы возможно безъ озлобленія....» Консулу
въ Гилъни велѣно было удерживать музуръ отъ побѣ-
говъ, а Астраханскихъ купцовъ обязать подписками —
«подъ опасеніемъ штрафа и лишенія пожитка» — не отпу-
скать въ Персію музуръ и не продавать судовъ. Сверхъ
того, велѣно Астраханскому Губернатору стараться,
чтобы иностранные купцы: Армяне, Грузины и друг.,
«которые токмо по единому тамо житію называются
подданными нашими,» и отъ которыхъ наши купцы
терпятъ совмѣстничество, а Персіане удобнѣе могутъ
пріобрѣтать суда и людей, — чтобы тѣ иностранцы не
имѣли своихъ судовъ, — «заблаговременно сыскать спо-
собъ, дабы на предбудущее лѣто (писано въ 1737 г.)
не только онымъ иностранцамъ тѣхъ судовъ ихъ въ
ходъ въ море удержать, но не худо, хотябъ какимъ
пристойнымъ образомъ и безъ обиды ихъ, и во все
такія суда отъ нихъ, покрайней мѣрѣ прежнимъ ихъ
хозяевамъ возвратить, а впредь наикрѣпчайше продажу
онымъ иностранцамъ пристойнымъ образомъ *закрѣпить*
наипаче при нынѣшнемъ случаѣ, когда у Россійскаго
купечества судовъ умножилось....»

Однакожь дѣла шаха по морскому министерству шли
очень плохо; для образованія флота не было ни средствъ,
ни знаній: ограничивались покупкою, наймомъ или за-
хватомъ нѣсколькихъ купеческихъ судовъ; а адмиралъ
Магометъ-Ханъ *«меньше смыслилъ въ морскомъ дѣлѣ,
нежели иной пятилѣтній мальчикъ.»* Въ это время

Англичане, снова выхлопотавъ производить торговлю съ Востокомъ черезъ Россію, образовали компанію, построили въ Казани два судна, и въ 1742 году начали торговать съ Персіею. Душою этого предпріятія былъ капитанъ Эльтонъ — Англичанинъ пылкій, способный и дѣятельный. При первыхъ сношеніяхъ съ Персіею, онъ увидѣлъ, какое здѣсь обширное поле для приключеній, и предложилъ къ услугамъ Шаха свою неутомимую дѣятельность. Шахъ полюбилъ его, и поручилъ ему строить корабли. Но Эльтонъ не много успѣлъ въ этой странѣ безалабернаго правленія, съ народомъ, исполненнымъ апатіи къ морю. Лѣсъ былъ, нашлась и желѣзная руда, нашлись паруса, такелажъ и даже готовые якоря; но не было людей: принуждаемые къ несвѣчной имъ работѣ, и часто, притомъ, оставляемые безъ пропитанія, Персіяне разбѣгались; ловимыхъ бѣглецовъ приколачивали за уши къ старипосту строившагося корабля, но и это не помогало; поборы на кораблестроеніе тяготили народъ, мѣстныя власти возненавидѣли Эльтона, который даже принужденъ былъ, въ оборону своей особы, держать у дверей своего дома два заряженные орудія. Одинъ корабль построили кое-какъ, и Шахъ приказалъ строить другой; но другаго уже не могли сладить....

Тѣмъ не менѣе однакожъ, опасенія не устранились. Эльтонъ, какъ ни старалась компанія, не хотѣлъ отказаться отъ услугъ Шаху, черезъ что, кажется, и уничтожена въ 1746 году самая компанія. А потому Правительство наше, въ видахъ устраненія Персіи отъ возможности завести свой флотъ, рѣшилось на слѣдующую мѣру: въ 1748 году указомъ 24 января ⁽¹²⁾, повелѣно отобрать отъ купцовъ всѣ принадлежащія имъ суда

(кроме рыболовныхъ), заплативъ хозяевамъ по оцѣнкѣ, и впредъ товары и пассажировъ перевозить отъ казны за опредѣленную плату. Мѣра стѣснительная, породившая неизбѣжныя тогда злоупотребленія, какъ при приѣмѣ судовъ, такъ и при употребленіи ихъ. Всѣхъ коммерческихъ судовъ въ Астраханскомъ Портѣ было: гекботовъ 4, гукаровъ 4, гальотовъ 21, пликовъ 3, ластовое судно 1, кораблей 2, и строившихся судовъ 2, всего 37 судовъ; изъ нихъ взято въ казну: гальотовъ 16, и кораблей 2. Рыболовныхъ же судовъ было 44, которыя, какъ сказано, остались у своихъ хозяевъ.

Между прочимъ съ 1747 года не стало Шаха, и въ Персіи, какъ водится, начались безпорядки; о кораблестроеніи уже никто тамъ не думалъ, и самый Сарвасръ Эльтонъ былъ убитъ. Оправившись отъ мнимаго страха, Астрахань возобновила свою торговлю на Каспійскомъ морѣ съ большею дѣятельностью: въ 1750 году, указомъ 7 Марта (¹³) возвращены купцамъ всѣ отобранныя у нихъ суда; одна за другою возникали компаніи: въ 1751 году судовая, въ 1757 году соляная графа Воронцова, въ 1758—Армянско-Персидская, въ 1759 — Восточнаго берега моря, графа Воронцова (¹⁴), и каждая производила торговлю на собственныхъ судахъ; изъ нихъ, судовой компаніи предоставлялось исключительное плаваніе на Каспійскомъ морѣ, съ тѣмъ условіемъ, дабы она имѣла не менѣе 22 судовъ для развоза провіанта и коммерціи, и 3-хъ для почты; кроме того, по мѣрѣ надобности, казна нанимала суда компанейскія: ибо тогда при Астраханскомъ портѣ, кроме двухъ брантвахтъ, никакихъ судовъ держать было не велѣно. Вслѣдствіи, между всѣми этими компаніями, произошли ссоры и несогласія

Армяне тѣснили Русскихъ, Русскіе Армянъ, возникали искн, лихоимства, конфискаціи, подѣски—однимъ словомъ монополія компаній породила бездну разстройствъ: такъ-что все-это не могло не вредить торговлѣ и судостроенію, препятствуя ихъ развитію (¹⁵). Уничтоженіе всѣхъ этихъ компаній Екатериною Великою (¹⁶), и объявленіе торговли свободною, съ условіемъ торговать съ Персіею только въ двухъ портахъ: Энзিয়াхъ и Баку, еще болѣе стѣснило торговлю. Видимо она стала упадать, и въ 1770 году была уже близка къ совершенному разрушенію (¹⁷), такъ-что, въ слѣдующемъ 1771 году, Астраханскій губернаторъ Бекетовъ писалъ, что «коммерція приходитъ въ немалой упадокъ», и что «по худымъ въ Персіи обстоятельствамъ и за неимѣніемъ противъ прежняго торговъ и товаровъ, какъ Россійскіе купцы, такъ и Армяне и Индѣйцы, посылають (суда) по малому числу, а прочіе и вовсе тотъ Персидскій торгъ оставили; и затѣмъ, многія морскія суда стоятъ почти праздно, и хотя въ которыя товары грузятся, и то въ половину грузъ менѣе, для котораго груза стоятъ при Астрахани почти черезъ цѣлое лѣто».... (¹⁸) Ни усилія Екатерины и двукратное предпріятіе ея создать на Каспійскомъ морѣ Азіатскую торговую компанію, подобную Англійской ость-индской компаніи; ни написанный по сему случаю проэктъ, обѣщавшій большія привилегіи и льготы—ничто уже не могло оживить торговли. Плѣнъ Графа Войновича въ 1781 году положилъ рѣшительный конецъ всѣмъ замысламъ Императрицы.

Далѣе — безпокойства и возмущенія на западномъ и южномъ берегахъ Каспійскаго моря; открытіе въ 1821 году новаго торговаго пути въ Закавказскій край и Пер-

сію по Черному морю, черезъ Редутъ—Кале, и войны съ Персією, нанесли окончательный ударъ торговлѣ на морѣ, и въ продолженіи болѣе 40 лѣтъ содержали ее въ стѣсненномъ положеніи, такъ—что купеческія суда занимались только подвозомъ на Кавказъ провіанта.

Въ 1823 году составлялась компанія подъ именемъ «Товарищества Персидской торговли,» для заведенія пароходства по рѣкамъ Волгѣ, Камѣ и Каспійскому морю на 15 лѣтъ ⁽¹⁹⁾; но предположеніе это въ дѣйствіе приведено не было, и въ 1839 году компанія уничтожилась. Можетъ быть самыя безпокойства въ Персіи и въ Закавказьи мѣшали имъ открыть свои дѣйствія: но учредители отозвались, что планы ихъ не удалось по непредвидимымъ и независящимъ отъ нихъ обстоятельствамъ.

Съ сего-то времени Каспійскій купеческій флотъ, по стеченію обстоятельствъ, принимаетъ какъ—бы новое для него назначеніе и неоднократно участвуетъ въ военныхъ дѣйствіяхъ на Каспійскомъ морѣ, употребляясь для разныхъ надобностей: такъ въ 1805 году подъ командою Капитанъ—Лейтенанта Веселаго, кромѣ военныхъ судовъ, состояло 11 купеческихъ, на которыхъ перевозилъ онъ десантныя войска изъ Астрахани въ Энзили ⁽²⁰⁾. Въ 1827 году въ числѣ 40 вымпеловъ Каспійской флотиліи, было 20 купеческихъ. На нихъ, кромѣ подвозовъ въ Кавказскій корпусъ, наблюдалось за берегами. Наконецъ въ 1828 году, въ войну съ Турками, 20 купеческихъ судовъ постоянно занимались подвозами къ дѣйствующей арміи провіанта, военныхъ снарядовъ и рекрутъ ⁽²¹⁾. Обстоятельства эти хотя и вредили торговлѣ, но поддерживали каспійское судостроеніе, и даже нѣсколько улучшили его:—ибо различныя и частыя под-

возы арміи, безпрестанно требовали судовъ хорошо вооруженныхъ и построенныхъ прочно, отъ чего, каждый судохозяинъ старался судно свое сдѣлать для плаванія лучшимъ и безопаснымъ; и судостроеніе на Астраханскихъ и Балахинскихъ верфяхъ, такимъ образомъ, не прекращалось.

По окончаніи Персидской войны, по заключеніи Туркменчайскаго трактата, настала новая эпоха для каспійской торговли. Правительство болѣе чѣмъ когда-либо обратило на нее вниманіе и всѣми средствами усиливало оживить и поставить ее на должную степень. Вслѣдствіе этого, въ 1835 году, въ видѣ опыта, на иждивеніе министерства финансовъ, выстроенъ былъ пароходъ въ 100 силъ, названный—«*Предпріятіе*». Цѣль его была торговая: перевозить изъ Астрахани въ Персію и Закавказье товары, буксировать купеческія суда въ море, ускорять тѣмъ ихъ плаваніе и, такимъ образомъ, содѣйствовать къ большему оживленію операций и вообще торговыхъ дѣйствій. По различнымъ обстоятельствамъ, *предпріятіе* это не развилось. За всѣмъ тѣмъ торговля все еще держалась.

Для снабженія купеческихъ кораблей свѣдущими шхиперами, въ С. Петербургскомъ Училищѣ Торговаго Мореплаванія назначалось содержать 4 воспитанниковъ, избираемыхъ изъ астраханскихъ жителей Россійскаго происхожденія. Кромѣ того предположено было такое же училище учредить въ самой Астрахани. Спокойствіе, водворенное Туркменчайскимъ миромъ на берегахъ Каспійскаго моря, обезпечивъ плаваніе торговыхъ судовъ, способствовало увеличенію ихъ числа и возобновило дѣятельность на Астраханскихъ и Балахинскихъ вер-

фяхъ: такъ—что въ 1838 году всѣхъ каспійскихъ судовъ мореходныхъ считалось уже 237 (²³), а въ слѣдующемъ году 241 (²⁵), со включеніемъ же 460 мореходныхъ расшивъ, отправляющихся на Эмбенскія и друг. воды для рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ — всего 700 судовъ (²⁴).

Желая сколь можно ближе познакомиться съ краемъ и его торговлею, узнать несовершенства, недостатки и потребности послѣдней, раскрыть и вызнать ихъ ближе и дать торговлѣ движеніе болѣе правильное и сообразное съ мѣстными обстоятельствами, правительство, чрезъ довѣренныхъ лицъ, посылавшихъ въ Каспійское море, получило обо всемъ этомъ подробныя свѣдѣнія, слѣдствіемъ чего, съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовало учрежденіе на Каспійскомъ морѣ пароходства.

Корпусы и механизмы для 3 желѣзныхъ пароходовъ, во 100 силъ каждый, изготовлены издѣланиемъ казны въ Голландіи и Англіи, и привезены въ Астрахань въ частяхъ. Они были собраны здѣсь англійскими работниками подъ смотрѣніемъ ихъ мастеровъ и нашихъ инженеровъ. Кромѣ того, въ 1845 году прибыли еще изъ С. Петербурга Волгою въ Астрахань: желѣзный пароходъ «Волга» въ 30 силъ; шхуна — 1; боть — 1 и двѣ желѣзныя баржи; да при Астраханскомъ портѣ построены были двѣ деревянныя баржи и перуанскій плотъ. Этотъ пароходный флотъ съ баржами, открылъ плаваніе въ навигацію 1846 года, съ цѣлю: кромѣ крейсерства для наблюденія за берегами, перевозить пассажировъ и товары. Въ навигацію того же года съ астраханскихъ и балахинскихъ верфей спущено на

воду 32 мореходныхъ купеческихъ судна, поднимающихъ грузу отъ 15 до 16 ластовъ каждое ⁽²⁵⁾.

Далѣе, для усиленія торговли, составилаь частная компанія: «Учрежденіе пароходства по рѣкѣ Курѣ» ⁽²⁶⁾. Возможность плаванія по этой рѣкѣ была изслѣдована на желѣзномъ пароходѣ «Волга».

Всѣ эти учрежденія, ясно обнаруживающія заботы правительства о разпространеніи и усиленіи торговли нашей на Каспійскомъ морѣ, подають надежду на будущее и, конечно, найдуть и богатства и выгоды; но чтобы похитить золотое руно Востока, кромѣ улучшенныхъ сообщеній нужны другія, не менѣе важныя средства: нужна одна нераздѣльная, мощная сила компаний, — только эта сила можетъ поддержать мѣры и виды правительства, и привести къ желаемой цѣли.

Что касается до нынѣшняго состоянія мореплаванія и судостроенія на Каспійскомъ морѣ, то оно по большей части есть Персидское. Со времени поселенія Персіянъ въ Астрахани, они, пользуясь преимуществами иностранцевъ въ Россіи, стали записываться въ гильдіи и, приобрѣтя чрезъ это право имѣть свои суда, успѣли мало по малу отстранить русскихъ купцовъ отъ внѣшней торговли, и нѣкоторымъ образомъ ослабили ихъ мореплаваніе и судостроеніе. Вмѣсто прежнихъ неуклюжихъ киржимовъ, бусъ и бакинокъ, Персіяне имѣютъ нынѣ большія трехмачтовые суда *шхоуты*, поднимающія грузу отъ 20000 до 30000 пудовъ.

Астраханскій промышленнический флотъ получилъ свое начало также со времени завоеванія Астрахани Царемъ Іоанномъ IV. За услуги нѣкоторыхъ изъ извѣстныхъ ему мурзъ и князей татарскихъ, онъ дозволилъ имъ заве-

сти по рѣкѣ Волгѣ рыболовные *учуи* (²⁷), повелѣвъ устроить оныя въ трехъ Волжскихъ протокахъ: Яманчугѣ, Чаганѣ и Уварѣ (²⁸). Въ послѣдствіи, съ постепеннымъ заселеніемъ края Русскими, рыбопромышленность также усиливалась; кругъ дѣйствій ея, разширяясь, обнялъ пространство водъ отъ Царицына внизъ по протокамъ и устьямъ рѣки Волги, выдвинулся въ море, и, занявъ всю сѣверную часть до Чечни и залива Мертвый Култукъ, распространился даже до рѣки Куры и Астрабадскаго залива. Съ быстрымъ разширеніемъ промысловъ, конечно не могла не увеличиваться и численность судовъ; съ временемъ и потребностію она также росла, и нынѣ ежегодно выходитъ въ море на рыбный и тюлений промыслы до 2100 различной величины владѣльческихъ и частныхъ судовъ; по рѣкѣ Волгѣ и ея протокамъ, собственно въ Астраханскомъ уѣздѣ, постоянно употребляется до 670 малыхъ лодокъ (²⁹).

Ярославль, Нижній-Новгородъ и Балахна, какъ сказано выше, съ давнихъ временъ снабжали Астраханское купечество мореходными судами; а Балахинскія верфи еще и понынѣ занимаются постройкою коммерческихъ судовъ для Каспійскаго моря. Въ самой же Астрахани строеніе купеческихъ мореходныхъ судовъ производится: въ протокѣ Царевомъ и по всему городскому берегу рѣки Волги, до Балдинскаго селенія. Постоянныхъ купеческихъ верфей здѣсь нѣтъ; суда строятся на такъ называемыхъ *пристаняхъ*, принадлежащихъ разнымъ торговымъ людямъ.

Въ слободѣ Царевой, при истокѣ рѣки того же имени строятся исключительно суда: расшивы и досчаники, принадлежащія Астраханскимъ Татарамъ. Далѣе, въ сло-

бодѣ Безродной, на пристаняхъ Всеволожскаго и купца Калашникова строятся по большой части рыбопромышленническія суда: маломѣрныя расшивы, кусовыя лодки, частью же и шхоуты. Впрочемъ, въ послѣднее время, по обмеленіи Скаржинскаго *затоца*, судостроеніе на этихъ двухъ пристаняхъ прекращается, и производится болѣе на сѣверо-западной оконечности такъ называемой *Косы*, и по протяженію ея берега, отъ сѣверовосточной стороны Адмиралтейства до Балдинскаго селенія. На этомъ пространствѣ находятся до шести пристаней, на которыхъ строятся промышленническія суда разныхъ величинъ, преимущественно большіе шхоуты.

Строеніе промышленныхъ судовъ производится также на ватагахъ: *Голодной*, *Безпутинской*, *Харбаѣ*, *Столстой* и *Житной*.

Матеріалы для строенія и вооруженія судовъ: лѣсъ, желѣзо, пенька, смола, парусина, такелажъ, якоря и канаты приобрѣтаются судохозяевами на городскихъ пристаняхъ и рынкахъ, и доставляются наиболѣе изъ губерній: Ярославской, Костромской, Нижегородской, Пермской и Казанской.

Такъ какъ корпуса судовъ для хода по Каспійскому морю, по большей части строятся по заказамъ въ Нижегородской губерніи въ городѣ Балахиѣ, откуда, по спускѣ на воду, сплавляютъ ихъ въ Астрахань, то по прибытіи къ пристани, судохозяева часто перестраиваютъ оныя, т. е. или уменьшаютъ высоту надводной части, или, наконецъ, разставляя самое судно, дѣлаютъ его длиннѣе. Въ такихъ случаяхъ, для подобныхъ передѣлокъ, употребляютъ исключительно барочный лѣсъ. Наборъ и внутреннія связи рѣчныхъ и мореходныхъ судовъ,

строимыхъ въ самой Астрахани, по большей части дѣлаются изъ барочнаго лѣса; даже наружная обшивка дѣлалась прежде, а украдкою дѣлается и нынѣ, *нагельная*, т. е. изъ барочныхъ обшивныхъ досокъ, на что однакоже съ 1842 года послѣдовало строгое запрещеніе: ибо суда, имѣвшія нагельную обшивку, не могли быть безопасны въ морѣ, и часто гибли.

Строеніе купеческихъ мореходныхъ и промышленническихъ судовъ производится здѣсь безъ всякихъ чертежей. Мастеръ—строитель судна—довольствуется только данными ему главными размѣреніями; остальное, т. е. образованіе, связи и крѣпленіе судна, онъ создаетъ и располагаетъ какъ знаетъ, *какъ смыслить*. Съ царствованія Петра Великаго и до настоящаго времени, правительство постоянно употребляло всѣ мѣры къ введенію правильной постройки купеческихъ судовъ по чертежамъ. Еще въ послѣднее время (1844 г.), Департаментъ Мануфактуръ и Внутренней торговли, хотя и препроводилъ въ Астраханскій портъ чертежи для постройки и вооруженія коммерческихъ судовъ, принаровленныхъ къ плаванію по Каспійскому морю, но закоренѣлая ли привязанность къ старинѣ и отвращеніе отъ новизны, или другія причины, только *мастера - самоучки* до сихъ поръ продолжаютъ здѣсь строить суда *по своему*, и мѣры правительства не достигаютъ цѣлей. Эти строители—мастера суть: Русскіе, частію Персіяне, болѣе же Татары. Послѣдніе, по отзывамъ судовладельцевъ, считаются лучшими и отличаются добросовѣстностью въ дѣлѣ. Работники также частію Татары, но болѣе Русскіе—Нижегородцы и Балахннцы. Большія купеческія мореходныя суда строятся въ Астрахани, какъ мы сказали, на пристаняхъ; и какъ и въ

они плоскодонны, то днище и весь наборъ сплачиваются и собираются на клѣткахъ или городкахъ, поверхъ которыхъ кладутся поперечные брусья. Устроенные такимъ образомъ помосты называются здѣсь: *полатями* (50).

Разсматривая постройку здѣшнихъ коммерческихъ судовъ, нельзя не замѣтить одного обстоятельства. Выше сказано, что многіе изъ Астраханскихъ купцовъ строятъ свои суда по заказамъ, въ Нижегородской губерніи въ городѣ Балахнѣ, или покупаютъ тамъ готовые, сплавляемые въ Астрахань. Купленное такимъ образомъ судно, иногда не имѣетъ желаемыхъ размѣреній и бываетъ или слишкомъ высоко, или коротко; чтобы дать судну размѣренія, болѣе удовлетворяющія вмѣстительности и лучшимъ качествамъ въ морѣ—вытаскиваютъ его на берегъ и, поднявъ дамкратами и вагами на *полати*, приступаютъ къ дѣлу слѣдующимъ образомъ: если надводная часть судна высока, тогда ее срѣзываютъ и дѣлаютъ ниже. Если же судно коротко и длину его надобно увеличить, тогда корпусъ распиливается по миделю, и отдѣленная такимъ образомъ носовая часть отодвигается на требуемое число футовъ. Оставшееся пространство между раздвинутыми частями судна, наполняется шпангоутами или *реберцами* и перевязывается днищевыми брусьями—кильсеньями и наконецъ внутреннею и наружною обшивками. Этотъ способъ удлинненія судовъ здѣсь не новость, а ведется съ давнихъ лѣтъ; изобрѣтеніе это есть плодъ смѣтливаго ума нашихъ *мастеровъ—самоучекъ*. Самая система діагональнаго крѣпленія, Голландскіе шверцы и Шведскіе выдвижные кили, все это также давнымъ—давно примѣняется у насъ къ дѣлу, и, какъ выражаются наши простолюдины, *ведется споконъ—*

вѣку. Діагональное расположеніе связей можно видѣть на рѣчныхъ баркахъ, на которыхъ палубныя или крышечныя доски кладутся не по направленію стропилъ, но подъ нѣкоторымъ къ нимъ угломъ. На другихъ баркахъ крышечныя доски имѣютъ діагональное положеніе только въ оконечностяхъ, тогда какъ средняя часть крыши застлана досками по направленію стропилъ. Далѣе, нѣкоторыя барки въ діаметрально—продольныхъ плоскостяхъ своихъ бываютъ, въ предупрежденіе перелома, укрѣплены діагональными раскосинами, расположенными въ углахъ между стойками, поддерживающими *конекъ* или *князекъ* крыши. Русскіе шверцы, называемые простонародьемъ *задоринами*, употребляются на большихъ рѣчныхъ судахъ, плавающихъ въ низовьяхъ рѣки Волги и называемыхъ *коренными* и *досчаниками*,—о чемъ сказано ниже. *Задорины*, по особенному примѣненію ихъ къ дѣлу, выполняютъ также и назначеніе выдвигныхъ килей.

Большія суда, по изготовленіи на стапелѣ, или на *полатяхъ*, спускаются на воду кормою, для чего устраивается также спусковой фундаментъ—весьма легкій, не имѣющій большой сложности. На $\frac{1}{3}$ ширины днища, по обѣ стороны середины кладутся на землю короткіе деревянные обрубки, толщиною въ одинъ футъ, въ разстояніи одинъ отъ другаго на 5 и не болѣе 6 дюймовъ. На обрубки кладется спусковая настилка, ограждаемая съ наружныхъ краевъ рыбинами; а на настилку наваливаются уже полозья, спланиваемые изъ трехъ, а иногда и четырехъ деревъ—неболѣе. Спусковая настилка и самые полозья намазываются тюленьимъ жиромъ. Концы и середины полозьевъ связываются между собою и суд-

номъ веревками; а для сохраненія взаимной параллельности волозьевъ, внутреннія ихъ стороны соединяются распорками.

Малыя же суда, какъ напримѣръ расшивы, досчаники, бакники и крюсельные шхоуты — спускаются на воду на каткахъ, т. е. на круглыхъ бревнахъ, полагаемыхъ подъ днище. Этотъ способъ болѣе употребителенъ.

Кусовыя лодки, и вообще ловецкія суда строятся обыкновенно на мѣстахъ *поемныхъ*, тамъ, куда при разливѣ рѣки Волги заходитъ вода, которая сама — собою освобождаетъ судно отъ подпоръ, и оно всплываетъ.

Надо еще замѣтить, что большія суда: шхоуты и большемерныя расшивы спускаются чаще на воду съ поставленнымъ полнымъ рангоутомъ и реями.

Изъ числа обыкновенныхъ инструментовъ и орудій, употребляемыхъ здѣсь для строенія судовъ, замѣчательны, по своей особености, такъ называемыя *слупушки*, замѣняющія циркуль, и *барсъ*, т. е. таранъ, употребляемый для вышибанія изъ подъ днища клѣтокъ и подставъ.

Сравнивая постройку Астраханскихъ мореходныхъ купеческихъ торговыхъ и промышленническихъ судовъ, съ постройкою Бѣломорскихъ, находимъ, что первая болѣе правильна, крѣпче и вообще лучше послѣдней; самое вооруженіе Каспійскихъ судовъ съ большою смѣлливостью и ловкостью принаровлено къ конструкціи каждаго судна. За то въ предметахъ снабженія судовъ, и плаваній — проглядываетъ та же русская безпечность.

Говоря о долговременности служенія Каспійскихъ купеческихъ судовъ, должно замѣтить, что климатъ имѣетъ большое и разительное вліяніе, такъ-что по

истеченіи трехъ-лѣтней службы судна на морѣ, надводная часть его уже поражается гнилью, а по прошествіи 6 — 7 лѣтъ оно становится для плаванія даже опаснымъ: желѣзное крѣпленіе, и особенно болты покрываются ѣдкою ржавчиною; концы бимсовъ, привальные брусья и наборъ, сохраняясь снаружи, внутри бываютъ поражены гнилью, которая превращается въ труху и служитъ гнѣздилищемъ разныхъ насѣкомыхъ и мышей, — всѣ эти животныя за одно съ временемъ и климатомъ, сокращаютъ лѣта службы судовъ и быстро распространяютъ и разносятъ порчу по всему составу судна. Не малое вліяніе на преждевременную порчу или гніеніе судовъ имѣютъ здѣшнія росы — обильныя особенно въ южной части Каспійскаго моря; онѣ столь ѣдки, что отъ каждодневнаго осажденія ихъ на судно, надводная часть покрывается тонкою, темноватаго цвѣта корою, такъ-что наружная бѣлая бортовая полоса, не будучи обмываема водою, въ короткое время принимаетъ цвѣтъ бурый. Ко всему этому прибавьте еще одну причину, едва-ли не столько же важную какъ и первая, и не менѣе способствующую къ скорѣйшему зарожденію въ судахъ порчи: — я разумѣю о неряшествѣ и нечистотѣ, столь обыкновенныхъ на здѣшнихъ купеческихъ судахъ. Трюмы, рѣдко провѣтриваемые, или провѣтриваемые случайно, бываютъ наполнены грязью, дровяною корою, мочалами и т. п. соромъ.

При всемъ томъ, Каспійскія суда съ починкою служатъ отъ 6 до 7 лѣтъ; самый же большой срокъ можно положить не долѣе 15 — 20 лѣтъ. Первый срокъ ограничиваетъ службу судовъ, занимающихся перевозкою

дровъ, лѣса, провіанта, и т. п.; второй должайшій срокъ, ограничиваетъ службу судовъ — собственно промышленныхъ и другихъ, занимающихся перевозкою соленой рыбы, тюленьяго жиру и т. п. Замѣчательно, что всего скорѣе подвергаются гніенію суда, занимающіяся перевозкою муки; тогда какъ промышленныя или ловецкія суда, употребляемыя постоянно для перевоза грузовъ соленой рыбы, выслуживаютъ самый должайшій срокъ; у послѣднихъ сгниваетъ и перемѣняется только надводная часть, подводная же можетъ служить безъ всякой поправки до 20 лѣтъ. Поэтому-то каждый судовладѣлецъ, построивъ новое судно, старается отдать его подъ перевозку тюленьяго жира или соленой рыбы; по истеченіи же двухъ или трехъ лѣтъ беретъ судно обратно и употребляетъ его всюду, смотря по надобности. Этимъ единственнымъ здѣсь средствомъ, на долго устраняется порча или гніеніе судовъ. Персіане вновь построенныя суда свои вымазываютъ внутри нефтью — средство также полезное, но слабѣе перваго: вѣроятно оттого, что рассолъ изъ подъ рыбы и рыбій или тюлений жиръ проникаютъ въ дерево глубже чѣмъ нефть.

Въ 1839 — 1840 годахъ сдѣланы были въ Астрахани опыты надъ двумя судами: каждый футокъ шпангоута, и грани наружной и внутренней обшивокъ, прилегающія къ набору, а также торцевые концы бимсовъ и внутренности всѣхъ замковъ — были вымазаны на одномъ изъ сихъ судовъ известкою; на другомъ же суднѣ, весь наборъ кругомъ вымазанъ былъ нефтью. По прошествіи четырехъ лѣтъ, когда оба судна потребовали исправленія, оказалось, что у перваго болѣе

всего подверглись гніенію тѣ части, на которыхъ лежалъ слой известки, — особенно же въ надводной части, которая почти вся поражена была гнилью, и содержала безчисленное множество насѣкомыхъ; сердцевины же футоксовъ сохранились хорошо. Наборъ втораго судна, въ то же время представлялъ другое, совершенно противное явленіе: грани футоксовъ, покрытыя нефтью, сохранились хорошо, тогда какъ сердцевины ихъ заражены были гнилью, и содержали сырость и даже мокроту.

Плаваніе Каспійскихъ торговыхъ и ловецкихъ судовъ совершается по всему Каспійскому морю, и продолжается въ сѣверной его части около девяти мѣсяцевъ; а въ южной — суда ходятъ круглый годъ.

Плаванія судовъ въ Каспійскомъ морѣ, имѣютъ также свои особенности. Большая глубина въ южной части моря, и существующіе тамъ продолжительные, порывистые вѣтры, разводятъ сильное волненіе, которое по причинѣ узкости моря, отражаясь отъ береговъ, возвращается на встрѣчу наступающимъ волнамъ и образуетъ *толчею*. Съ глубины 10 — 12 саж. толчея превращается въ буруны и производитъ сильные прибои. Если судно, стоя на якорѣ, по оплошности лоцмана, сдрейфуетъ и попадетъ въ буруны, то гибель его близка. Отъ такой обманчивой и слишкомъ большой надежды на якорь, столь обыкновенной между здѣшними плователями, едвали не бѣольшая половина купеческихъ судовъ содѣлывается жертвою моря: — «откачаемся, не сманить» — говоритъ обыкновенно лоцманъ, и за симъ бросаетъ въ воду всѣ наличные якоря; само собою разумѣется, что трудность выравниванія при

этомъ канатовъ, сильныя удары волнъ, напоръ вѣтра на мачты, сильная и неправильная качка, мгновенно разстраиваютъ слабыя связи; заставляютъ понемногу и непримѣтно дрейфовать, и не рѣдко кончается тѣмъ, что судно, какъ выражаются здѣшніе музуры, *растягиваетъ*, т. е. пазы и стыки обшивныхъ досокъ расходятся; конопать въ нихъ ослабѣваетъ; все крѣпленіе корпуса даетъ движеніе; вода, найдя свободные пути въ трюмъ, наполняетъ его, и судно, при безсиліи неисправныхъ помпъ, тонетъ. Темныя ночи, несовершенство морскихъ картъ, неимѣніе маяковъ,—кромѣ одного Четырехъ-бугорнаго, — и наконецъ, самое главное, неопытность команды, состоящей по большей части изъ новобранцевъ, приходящихъ изъ внутреннихъ губерній, на такъ называемую *заработку*, незнакомыхъ съ морскимъ дѣломъ, а иногда въ первый разъ видящихъ море и мореходное судно, — все это вмѣстѣ увеличиваетъ опасность плаванія.

Изъ Каспійскихъ мореходныхъ судовъ, особенно шхоты не имѣютъ должныхъ качествъ: они тяжелы на ходу, не могутъ держаться въ морѣ въ свѣжій вѣтеръ, и неспособны къ лавировкѣ, потому что даже идучи въ полвѣтра, имѣютъ дрейфъ. Недостатки эти значительно увеличиваютъ продолжительность времени ихъ рейсовъ, ибо часто, встрѣтивши противный вѣтръ на двухъ-третяхъ разстоянія до мѣста ихъ плаванія, возвращаются назадъ, чтобы выйти на малую глубину, гдѣ бы можно было стать на якорь. Отъ этого происходитъ, что переходъ въ 400 миль они совершаютъ въ мѣсяцъ и въ два. И не проходитъ года, чтобы не погибло нѣсколько этихъ импровизированныхъ кораблей;

чаще всего крушенія случаются у Чеченской косы и мыса Учъ. Быстрое уменьшеніе глубины: съ 7 до 3 саж. и потомъ тотчасъ 6 футъ и менѣе, сильное теченіе у этой косы, доходящее до 2 узловъ, и идущее при SO вѣтрѣ отъ NO большею частию перпендикулярно вѣтру, — гибельны для бѣдныхъ мореходцевъ. Достигнувъ параллели о-ва Чечень, косу котораго проходятъ обыкновенно по 10 или 12 сажениамъ, а иногда и меньше, встрѣтивши SO вѣтръ, если онъ противный, судно становится на якорь. При умѣренномъ вѣтрѣ оно ничего; но если вѣтръ засвѣжѣлъ и теченіемъ поставило поперегъ волненія, тогда нужно имѣть превосходные якоря и канаты, чтобы они выстояли, а въ этомъ у Каспійскихъ мореходовъ большой недостатокъ: потерявши же ихъ, нѣтъ уже средствъ спастись: теченіемъ непремѣнно выброситъ на мель. Впрочемъ, гибель судовъ на Каспійскомъ морѣ рѣдко влечетъ за собою погибель людей и они всегда имѣютъ время спастись, хотя и не совсѣмъ, потому что разбившись у Чинскаго мыса, непремѣнно попадутъ въ руки кочующихъ тамъ Кара-Нагайцевъ, которые хотя и считаются своими, потому что подданные Тарковского Шамхала, но отнюдь не откажутся погрѣть руки около инновѣрца, а иногда и совсѣмъ спровадить въ горы въ плѣнъ. Учинскій мысъ и Чеченская коса очень гибельны также и для рыбопромышленниковъ, — такъ въ Сентябрѣ 1847 года, послѣ крѣпкихъ SO вѣтровъ, на мысѣ Учъ лежало 43 трупа этихъ несчастныхъ.

Кромѣ сего, рыбопромышленникамъ, производящимъ ловъ рыбы у береговъ сѣверовосточной части Каспія, угрожаютъ бѣдствія отъ нападенія или набѣздовъ на

нихъ Туркменъ и Киргизовъ, называемыхъ *Карсаками*. Захваченное Киргизами судно, обыкновенно сжигается, а плѣнники — ловцы уводятся въ Хиву и тамъ продаются въ неволю. Со времени такихъ нападеній Киргизовъ, правительство въ 1804 году, въ отвращеніе зла, посылало для крейсерства въ мѣстахъ рыболовныхъ Эмбенскихъ и Чеченскихъ водъ, три вооруженныя судна, но мѣра эта оказалась впоследствии слабою: ибо морскіе грабежи Киргизъ-Кайсаковъ не прекращались. Такъ въ 1824 году захвачены были хищниками три лодки и шесть человѣкъ ловцевъ; а на Тюленьихъ островахъ, въ то же время, взята одна кусовая лодка со всѣми припасами (⁸¹). Въ 1830 г. захвачено было 7 расшивъ, 26 лодокъ и 115 рабочихъ (⁸²). Обстоятельство это привело къ необходимости увеличить число военныхъ сторожевыхъ судовъ до 5; кромѣ того, были при нихъ еще нѣсколько вооруженныхъ кусовыхъ лодокъ. Рыбopомышленникамъ же дозволено было держать при себѣ огнестрѣльное оружіе, по крайней мѣрѣ на половину команды; а отъ Астраханскаго порта велѣно было отпускать всѣмъ коммерческимъ судамъ, отправляющимся въ море, орудія и боевые снаряды (⁸³). Не смотря на это, Киргизы по прежнему продолжали грабить ловецкія суда, и прекратили свои наѣзды только съ 1840 г., по заключеніи трактата съ Хивою.

Въ плаваніи кормщикъ или лоцманъ, есть полный хозяинъ судна; компасъ, лотъ, наглядность береговъ и русское слово, служатъ ему единственными руководителями въ плаваніи. Лоцмана эти берутся изъ судорабочихъ. Тотъ изъ нихъ, который походить на суднѣ

три года, выучится стоять на руль, разбирать румбы компаса, замѣтить на какой румбъ ходить въ то мѣсто, куда ему чаще случалось плавать, примѣтить берега, близь которыхъ проходилъ, объявляетъ себя лоцманомъ и нанимается, узнавши напередъ куда судно должно идти. Если вѣтръ попутный, или на пути много якорныхъ стоянокъ, такъ онъ и доберется до мѣста, хотя и не скоро, потому что прошелъ миль десять выше того мѣста, куда шелъ, и оттого попутный вѣтръ сталъ противнымъ; если же на бѣду вѣтръ утащитъ судно въ какой нибудь портъ, гдѣ лоцманъ не бывалъ, — тутъ совсѣмъ для него бѣда.

Авторъ П. К. статья «Очерки Каспійскаго мореходства», помѣщенной въ Морскомъ Сборникѣ 1849 г. № 3, — откуда заимствованы вышеприведенныя свѣдѣнія, — между прочимъ говоритъ: «Я помню, въ 1846 году, свѣжимъ NW сорвало съ якорей и принесло отъ Шаховой косы къ Астрабадскому заливу — это будетъ 240 миль разстоянія — судно, на которомъ лоцманъ былъ Персіянинъ. Онъ, бѣдный, никогда не бывавши въ заливѣ, не зналъ какъ туда войти, а стать не начѣмъ, потому что потерялъ оба якоря, и вѣрно бы разбился, если бы съ брантвахты не послали барказъ, который провелъ его въ заливъ. Также одинъ лоцманъ, будучи посланъ хозяиномъ изъ Астрахани въ заливъ Кендерлинскій, гдѣ у него производился рыбный ловъ, не бывши никогда въ заливѣ, прошелъ 200 миль дальше, и уже отъ прибрежныхъ Туркменъ узналъ, что Кендерлинскій заливъ остался у него далеко назади, а гдѣ именно — они не могли ему рассказать. Онъ во-

ротился въ Астрахань. Между тѣмъ наступили зима, и уже вторично идти некогда.»

И такіе лоцмана-мореходы получаютъ плату отъ 100 до 200 руб. сереб. въ годъ!?

Мореходныя карты есть только на тѣхъ судахъ, на которыхъ бываютъ штурмана-воспитанники С. Петербургскаго Училища Торговаго Мореплаванія. На прочихъ же судахъ, у лоцмановъ — людей, какъ сказано выше, не только не свѣдущихъ, но по большей части даже безграмотныхъ — картъ нѣтъ; а хотя есть компасы ⁽⁵¹⁾ и часовыя склянки, но первые, по неряшеству и безпечности кормщика, всегда бываютъ неисправны; а часовыя склянки ворочаются только днемъ, и то когда не прозѣваетъ дневальный. Употребленіе лага для измѣренія пути, хотя имъ и извѣстно, но не введено. Мѣсто же свое въ морѣ, относительно береговъ, Каспійскіе мореходы опредѣляютъ по глубинѣ и по достатому со дна грунту, что и называется: *«ходить по лоту.»*

По берегамъ Каспійскаго моря, кромѣ Тюкъ-Караганскаго залива, рейда при крѣпости Баку, за о-мъ Сарой и въ Астрабадскомъ заливѣ, — не много другихъ спокойныхъ пристаней; рейды при Дербентѣ, Ленкорани и въ друг. мѣстахъ — все открыты, бойки и не имѣютъ хорошаго грунта. Въ сѣверной части моря небольшія ловецкія суда, какъ напримѣръ *реюшки* и друг., называемыя вообще *черневыми*, въ случаѣ бури убѣгаютъ въ камыши и тамъ укрываются отъ волнъ и вѣтра; такія мѣста называются у ловцовъ *залазнями*.

Пособіями для плаванія служатъ: ставимыя въ главномъ устьѣ рѣки Волги *вѣхи*; *плавучій маякъ*, ставя-

щійся на время навигаціи въ 50 верстахъ къ S отъ о-ва Четырехъ-бугровъ, у такъ называемаго Чистаго банка; *пеленовой знакъ* на возвышенности о-ва Четырехъ-бугровъ; отличительная гора *Бешъ-бармакъ* (пять пальцевъ); *Атешга*, или *вѣчные огни* близъ Баку; *Апшеронская башня*; двѣ горы, называемыя по ихъ виду *Бакинскими ушами*; гора *Демовакъ*, и друг. отличительныя по берегамъ возвышенности, какъ бугры: *Серебряный*, *Зеленый* и проч. Въ послѣднее время предполагалось выстроить маякъ на о-вѣ *Жиломъ* или на *Апшеронскомъ мысѣ*.

При отправленіи въ море, хозяева большихъ купеческихъ судовъ снабжаютъ лоцмановъ нѣкоторыми запасами, необходимыми на случай исправленія поврежденій въ морѣ. Эти запасы обыкновенно состоятъ въ нѣсколькихъ доскахъ, одномъ или двухъ бревнахъ, небольшомъ количествѣ пеньки, гвоздей и сала. Запасныя же паруса, такелажъ, канаты и якоря, хотя и бываютъ, но рѣдко и не на всѣхъ судахъ. Промышленныя или ловецкія суда, запасаются только рыболовными орудіями: кольями, шестами, веревками, рыболовными крючьями, нитками для починки снастей и т. п.

На тюленьихъ и рыбныхъ промыслахъ *Калмыкъ* есть всегдашній, вѣрный и неутомимый товарищъ Русскаго. Они между собою всегда уживаются лучше, чѣмъ съ *ретивымъ Татаринномъ*.

По окончаніи навигаціи въ сѣверной части Каспійскаго моря, шхоты и друг. большія суда зимуютъ въ Астрахани и частію у *Бирючей косы*; а ловецкія суда расходятся обыкновенно по своимъ *ватагамъ*. Въ продолженіи зимняго времени суда, требующія исправле-

ній, вытаскиваются на берегъ, ставятся на полати и починиваются.

По числу купеческихъ торговыхъ и ловецкихъ мореходныхъ судовъ, — всего съ небольшимъ до 3000,— Каспійскій торговый и промышленническій флотъ, еслибъ можно было занять его весь вдругъ, въ одно время, можетъ вмѣстить до 10000 челов. десанту.

II.

СУДА МОРЕХОДНЫЯ.

Шкоуты марсельные, Шкоуты крьюсельные, Бакинки, Мангышлакскія Расшивы и Кусовыя лодки.

ШКОУТЪ МАРСЕЛЬНЫЙ бываетъ о двухъ и трехъ мачтахъ, и строится длиною по палубѣ отъ 80 до 150 фут., шириною 23 — 37 фут., глубиною 12 — 17 фут. Въ грузу сидить: по спускѣ на воду, т. е. порожній — 1 и 1½ фут., въ полномъ же грузу — 16 — 12 фут. Грузу поднимаетъ отъ 15 до 30 тыс. пуд.; служить 7—8 лѣтъ; отдаваемые же подъ перевозку грузовъ соленой рыбы служатъ до 20 лѣтъ; а съ поправкою *верховъ*, т. е. надводной части — до 25 лѣтъ. Готовый и спущенный на воду марсельный шкоутъ, съ полнымъ вооруженіемъ стоитъ отъ 3 до 6 тыс. руб. сереб.; строятся въ Нижегородской губерніи въ г. Балахиѣ, и въ самой Астрахани — изъ сосноваго, еловаго и частию персидскаго дуба.

Плоское дно, отвѣсныя стѣны и рѣзкое несогласіе обводовъ носовыхъ ватеръ—линій и батоксовъ, съ таковыми же линіями, образующими корму, — дѣлають, что суда эти валки и безпокойны на качкѣ, стоя на якорѣ и подъ парусами.

Крѣпленіе шкоута желѣзное и частію деревянное нагельное. Днище состоитъ изъ продольныхъ брусевъ толщиною 12 дюйм., плотно соединенныхъ и скрѣпленныхъ между собою желѣзными скобами въ шахматъ. Сверху и поперегъ сихъ брусевъ кладутся словья *дуги* или *офлѣтины*, т. е. флортимберсы, толщиною по лекалу 13 дюйм., въ правкѣ 12 дюйм. Между ними оставляются шпациі въ 6 дюйм. Офлѣтины скрѣпляются съ днищемъ двухвостными или разщепными сквозными болтами. Въ нижнихъ граняхъ офлѣтинъ дѣлаются полукруглыя отверстія — *глубицы*, замѣняющія лимбербордовъ каналъ, для свободнаго стока воды отъ оконечностей къ срединѣ судна. Одни концы дугъ или флортимберсовъ, состоятъ изъ кокеры, образующей первую *кѡпань реберца*, т. е. футокса шпангоута. Къ боковой грани кокеры присоединяють вторую кѡпань. Соединеніе этихъ деревъ, не болѣе какъ трехъ, идетъ до самаго верха бортовъ, утоняясь. Концы кѡпаней, какъ обыкновенно шпангоуты, скрѣпляются между собою двумя *шпигорьями* ⁽³³⁾ и двумя разщепными болтами ⁽³⁴⁾. Верхнія деревья реберцовъ, или топтимберсы, толщиною по лекалу выходятъ въ 6 дюйм., а въ правкѣ 8 дюйм.; они называются *накурками*. Такимъ образомъ составитъ половина шпангоута на одной сторонѣ судна. На другой конецъ офлѣтины, нарубають съ боку стойку; она составляетъ первую кѡпань дру-

гой половины шпангоута, на противоположной сторонѣ судна. Къ ней присоединяють остальные деревья реберцовъ и выводятъ цѣлый шпангоутъ всего судна. Первые кѣпани съ офлотиными связываются кокорами, называемыми *медвѣдками*. Съ копанями и съ офлотиными медвѣдки скрѣпляются шпигорьями и разщепными болтами. Шпаціи задѣлываются только въ надводной части прокладками, называемыми *загонками*. Во всю длину днища, въ равномъ между собою разстояніи, кладутся, нарубаясь на офлотины, продольные бруссы, толщиною 12 дюйм., шириною 14 дюйм.; ихъ скрѣпляютъ съ офлотиными и днищемъ сквозными разщепными и заклепными болтами и шпигорьями на размѣтъ: шпигорь, болтъ, шпигорь и т. д. Поперегъ продольныхъ брусевъ, нарубаясь на оныя въ половину, надъ каждою офлотиною кладутся такъ называемые *брештуксы*, скрѣпляющіеся съ офлотиными сквозными болтами и шпигорьями, также на размѣтъ. Форштевень ставится на передній конецъ средняго днищеваго бруса, нарубаясь на него съ боку. Ахтерштевень ставится на задній конецъ того же бруса, нарубаясь также съ боку; оба штевня связываются съ днищемъ *кѣпками*, т. е. кницами, и скрѣпляются съ ними заклепными и двухвостными болтами. Привальныхъ брусевъ не бываетъ; а вмѣсто ихъ кладется такъ называемый *подбалочный поясъ*, т. е. клямсы, толщиною 5 дюйм., шириною 3 фут.; на него кладутся балки или бимсы, толщиною 5 дюймъ, шириною 6 дюйм., въ разстояніи одна отъ другой на 1 футъ. Подбалочный поясъ вѣрится съ реберцами сквозными болтами и шпигорьями. Отъ нижней кромки подбалочнаго пояса, до соединенія кон-

цовъ первыхъ копаней со вторыми, кладется внутренняя обшивка, толщиною въ 2 дюйма. Въ *огнивь* пли углы соединенія первыхъ копаней съ офлотинами, кладется связной поясъ толщиною 3 дюйма, шириною 3 фута, называемый *подворотнымъ*. Концы балокъ скрѣпляются со стѣною двумя кокорами — лежачею и висячею. Корма образуется транцами, контръ-тимберсами, и гасписами, называемыми *клястцами*. При значительномъ уклонѣ ахтерштевня и при необыкновенной величинѣ кормоваго подзора, навѣсъ кормы выходитъ весьма великъ; и если принять еще въ разсужденіе необыкновенную вышину юта, то видъ кормовой части шкоута представляется безобразнымъ и неуклюжимъ, и все судно кажется сѣдловато. Носовая часть между послѣднимъ носовымъ реберцомъ и форштевнемъ, забирается клястцами. Клястцы, равно какъ и ближайшіе къ носу и кормѣ реберцы, связываются между собою и со штевнями медвѣдками. Поворотныхъ шпангоутовъ не бываетъ. Къ передней сторонѣ форштевня придѣлывается княвдегедъ, носящій собственно названіе носа, связываемый со стѣнами чиксами и регелями. Наружная обшивка отъ днища до нижнихъ концовъ вторыхъ копаней, бываетъ толщиною 3 дюйма; отсюда, до вышины верхнихъ кромокъ балокъ у стѣны, кладется баргоуть толщиною 4 дюйма; далѣе, къ планширю, толщина обшивки уменьшается до $1\frac{1}{2}$ дюймовъ. Обшивныя доски скрѣпляются съ наборомъ шпигорьями, деревянными *нагелями* и сквозными разщепными болтами, на разметъ. Сверхъ бимсовъ, по концамъ ихъ, кладется ватеръ-вельсъ; кромѣ того, чрезъ три бимса четвертый связывается съ бортами кокорами, именуе-

мыми *ватеръ-кницами*. Кокоры эти кладутся на палубѣ, соотвѣтственно бимсамъ, и скрѣпляются съ ними и со стѣною судна болтами и шпигорьями. Палуба настигается изъ досокъ, толщиною $2\frac{1}{2}$ дюйма. *Лады*, т. е. пазы въ надводной части наружной обшивки, и палубы конопатятся пенькою и заливаются пекомъ; а вся надводная часть красится. Лады же днища и подводной части наружной обшивки конопатятся и замазываются *мъсюлькою* — составомъ изъ древесной золы и жидкой смолы; замазка эта прикрывается высмоленною *ластою*, которая, закрывая лады, прибивается къ обшивкѣ особаго рода скобами, называемыми *ластильными* (⁸⁷). Для большей и взаимной связи реберцовъ, подъ угломъ 35° къ окладнымъ ихъ кромкамъ кладутся діагональные ридерсы. Клястцы же съ наборомъ связываются особенными діагональными брусьями, называемыми *ханами*. Руль обыкновенный, приводимый въ движеніе румпелемъ, посредствомъ румпельталей. Поперегъ юта, надъ головою руля, утверждается на перилахъ и скрѣпляется съ ними брусъ — *баранъ*, служащій для заложения за него талей и вагъ, при поднятіи руля, въ чемъ встрѣчается не рѣдко надобность, при переходѣ въ устьяхъ Волги чрезъ *розсыпи*, т. е. отмели.

Шпилей на шкоутахъ не бываетъ, а всегда устраиваются брашпили, помѣщаемые впереди фокъ-мачты. Руль, румпель, брашпиль, якорные штоки, вымбовки, а иногда и бушпритъ — дѣлаются изъ персидскаго дуба, *темиръ-агача*, т. е. желѣзнаго дерева (⁸⁸). Люковъ дѣлается два: гротъ и форъ-люкъ; послѣдній помѣщается въ самомъ носу, между брашпилемъ и стемомъ, и служитъ для схода въ трюмъ, гдѣ, во всю вышину и ши-

рину судна, отдѣляются переборкою каюта или *кладовая* для провизіи и дровъ. Подъ ютомъ устраиваются весьма пространныя каюты для лоцмана и носовщика. Въ носовой части устраивается форъ-кастель или бакъ. Позади гротъ-мачты бываетъ пространная кухня съ русскою кирпичною печью. Здѣсь же помѣщается и живетъ *кашеваръ*. Для отливанія воды ставятъ двѣ простыя помпы, помѣщаемыя у гротъ-мачты, а иногда у фокъ-мачты. Въ трюмѣ, на днѣ, кладется изъ дюймовыхъ досокъ настилка, называемая *унтеръ-ластъ*.

На шкоутѣ бываетъ по большой части двѣ мачты; ежели же длина шкоута превосходитъ 90 фут., тогда прибавляется третья—задняя мачта. Въ обоихъ случаяхъ мачты вооружаются стеньгами, брамъ-стенъгами, а иногда и бомъ-брамъ-стенъгами, реями и гафелями. Бушпритъ вооружается утлегеремъ, а при бомъ-брамъ-стенъгахъ, имѣется бомъ-утлегерь; короче, шкоутъ о двухъ мачтахъ имѣетъ вооруженіе и парусность—бригскіе, а трехъ-мачтовый—корветское вооруженіе. Нельзя однакоже не замѣтить, что на всѣхъ судахъ этого рода, носъ—тали никогда не убираются, а всегда висятъ подъ ноками реевъ. Форъ-брамъ-брасы проходятъ къ ноку форъ-трисель гафеля и тянутся у борта, а гровые брамъ-брасы проходятъ къ ноку бизань-гафеля и тянутся на ютъ.

Рѣдкій шкоутъ носитъ полное вооруженіе мачтъ и парусовъ. Малочисленность команды, 12 — 18 чел., всегда русскихъ *музуръ*, по большей части новичковъ, иногда впервые видящихъ море, незнакомыхъ ни съ марсовыми работами, ни даже съ названіемъ мачтъ и снастей, — дѣлаютъ то, что иной шкоутъ, во всю свою

службу, ни разу не поднимаетъ брамъ-стенегъ, и ходить съ одними стеньгами, при однихъ марселяхъ и друг. нижнихъ парусахъ.

Якорей на шкоутѣ бываетъ два или три, вѣсомъ отъ 25 до 60 пуд., и одинъ верпъ — 12 пуд. Большой якорь называется *плехтъ*; средній — *малымъ*; а меньшій — *запаснымъ* или *помочнымъ*. Якорные канаты пеньковые, длиною 100 — 120 саж. Обыкновенный грузъ шкоутовъ, вывозимый изъ Астрахани въ Закавказье, Персію и къ Туркменскимъ берегамъ, есть: желѣзо, хлѣбъ, рыболовныя сѣти, разнаго рода стеклянная посуда и *сундучный товаръ*. Грузъ привозимый шкоутами въ Астрахань состоитъ изъ соленой рыбы, икры, клея, марены, рису, шафрана, фруктовъ и разныхъ шелковыхъ и бумажныхъ товаровъ. Нѣкоторые изъ шкоутовъ занимаются единственно ловлею рыбы въ Астрабадскомъ заливѣ.

При каждомъ шкоутѣ бываетъ одно, а иногда три гребныя судна, называемыя: *шкоутными* или *гребными* лодками.

ШКОУТЪ КРЮСЕЛЬНЫЙ бываетъ длиною по палубѣ отъ 56 до 80 фут., шириною 16—22 фут., глубиною 11—15 фут.; грузу понести можетъ отъ 7 до 15 тыс. пуд., съ которымъ углубляется отъ 5 до 7 фут.; строится въ Астрахани и Нижегородской губерніи въ г. Балахнѣ — изъ сосноваго и еловаго лѣса, и частію изъ персидскаго дуба. Стоитъ съ полнымъ вооруженіемъ отъ 2½ до 4 тыс. руб. сер.; служить 7—8 и даже до 25 лѣтъ.

Ни конструкція, ни способъ его построения, нисколько

ко не различествуютъ отъ шкоута марсельнаго, исключая вооруженія.

Шкоутъ крйсельный имѣетъ двѣ мачты: передняя называется *большая*; а задняя, дѣлаемая всегда короче передней, называется *крйсь-мачта*. Мачты не имѣютъ стенокъ, а состояются изъ двухъ деревъ, связываемыхъ по длинѣ желѣзными бугелями; бушпритъ цѣлый, безъ утлегера, оканчивается крюковиднымъ кнопомъ. Большая мачта помѣщается отъ стема на $\frac{2}{3}$ длины судна, а крйсь-мачта отъ ахтеръ-штевня на $\frac{6}{25}$ той же длины. Гафеля на обѣихъ мачтахъ идутъ съ $\frac{1}{3}$ длины мачтъ, считая отъ верхней кромки палубы до клотика, и составляютъ съ ними углы въ 23° ; на $\frac{2}{3}$ той же длины мачтъ отъ палубы, придѣлываются чиксы, и на нихъ накладываются ванты, штаги и бакштаги. Ванты на $\frac{6}{23}$ той же длины мачтъ отъ палубы — сламываются. Верхняя часть мачты — флагштокъ — удерживается брамъ-штагами и фордунами.

Самый большой парусъ называется *топъ*; онъ привязывается къ *топъ-рею*, поднимаемому *топъ-фаломъ*, проходящимъ въ шкивъ продолбленный въ той же части передней мачты, гдѣ накладываются ванты. Сверхъ паруса топа поднимается *брамъ-топъ*. Рей, къ которому привязывается этотъ парусъ, называется *брамъ-топъ-рей*; а фалъ, которымъ поднимается рей, называется *брамъ-топъ-фаломъ*. Шкотовые углы брамъ-топа привязываются на глухо къ нокамъ *топъ-рея*. Къ мачтѣ, подъ нижнею частью *топъ-фалъ-шкива*, прикрѣпляется толстый лееръ, закрѣпляющійся другимъ концомъ за рымъ, вбитый въ палубу на разстояніи 5 фут. отъ мачты къ носу; по этому лееру ходятъ два желѣзные

коуша, составляющіе бейфуть топъ-рея. Топъ-брамсы тянутся на шхандахъ. Брамъ-топъ-рей не имѣетъ ни брасовъ, ни бейфута, и въ обращеніи повинуются бра-сопкѣ топъ-рея. Впереди большой мачты помѣщаются стаксельные паруса: фокъ-стаксель и кливеръ. Шкоты паруса топа тянутся въ рымы вбитые въ ватеръ-вельсы, на каждой сторонѣ по три; на одномъ только топѣ есть рифы, при взятіи которыхъ шкоты ввязываются въ коуши, пристропленные къ боковымъ шкаторинамъ, на вышинѣ рифъ-банта. Къ гафелю большой мачты привязывается парусъ трисель, именуемый *гротъ*. Крюйсъ-мачта имѣетъ двѣ рей: нижняя называется крюйсъ-рей, а верхняя—крюйсъ-брамъ-рей. Рей эти служатъ только для вида, и есть украшеніе, щегольство; парусовъ же на нихъ не бываетъ. Къ бизань-гафелю привязывается парусъ *бизань*. Якорей — два, вѣсомъ 15—45 пуд., съ пеньковымъ канатомъ, длиною 100—125 саж.

Число людей на крюсельномъ шкоутѣ бываетъ 10—14 челов. всегда Русскихъ. Дальность и цѣль плаванія — тѣ же что и марсельныхъ шкоутовъ.

БАКИНКА такъ названная потому, что строится въ г. Баку, изъ сосноваго и еловаго лѣса, и частію изъ персидскаго дуба; она стоить съ полнымъ вооруженіемъ—отъ 2 до 3½ тыс. руб. сер. Длина по палубѣ 40—60 фут., ширина 11—19 фут., глубина 7—13 фут.; грузу поднимаетъ отъ 5 до 10 тыс. пуд., съ которымъ и углубляется на 4—6 фут.; служить 7—8 лѣтъ. Якорей — два, вѣсомъ 15—35 пуд., съ пеньковыми канатами, длиною 80—120 саж.

Конструкція, образъ построенія, вооруженіе и осна-

стка — совершенно тѣ же, что и у крюйсельнаго шкоута, только у бакинокъ по большой части не бываетъ княвдегедовъ, и подводная часть, равно и палуба, вмѣсто смолы покрываются нефтью.

Назначеніе и дальность плаванія — тѣ же, что и крюйсельнаго шкоута. При бакинкѣ держатъ два гребныя судна: шкоутную лодку и маломѣрный киржимъ. Число команды на бакинкѣ отъ 8 до 10 челов. — всегда Персіяне.

РАСШИВА МАНГЫШЛАКСКАЯ бываетъ длиною 56 — 75 фут., шириною 16 — 21 фут., глубиною 10 — 13 фут.; грузу понести можетъ отъ 7 до 12 тыс. пуд., съ которымъ углубляется на 4 — 5 фут.; строится въ Астрахани, изъ сосноваго и частію еловаго лѣса, и стоитъ съ вооруженіемъ отъ 800 до 1000 руб. сереб.; служить 7 — 8 лѣтъ.

Названіе *расшивы* происходитъ отъ слова *шить*, *разшивать*. Крестьяне Вологодской губерніи и жители Астраханскихъ ватагъ говорятъ: «*разшивать стружекъ въ посуду*», т. е. изъ стружка или челнока, сдѣлать рѣчное грузовое судно.

Конструкція, вооруженіе и оснастка — тѣ же, что и у бакинки; разница только въ парусности, и отчасти въ построеніи, а именно: парусовъ фокъ-стакселя и форъ-триселя не бываетъ, а только одинъ кливеръ. Въ трюмѣ на днищѣ, продольныхъ брусевъ и брештуксовъ не кладутъ; ихъ замѣняетъ внутренняя обшивка, настилаемая на офлотины и идущая подъ самый подбалочный поясъ.

Большемѣрныя расшивы плаваютъ преимущественно

къ Мангышлакской пристани, съ мѣновыми товарами: хлѣбомъ, рыболовными сѣтями и сундуками. На обмѣнъ получаютъ отъ Туркменъ: овчины и разные хивинскіе товары; иногда же перевозятъ приходящихъ изъ Бухаріи и Хивы Хивинцевъ, съ ихъ товарами въ Астрахань.

Маломѣрные расшивы занимаются преимущественно перевозкою хлѣба и лѣсовъ на Кавказъ, къ дѣйствующей арміи, въ Дербентъ, Тарки; на Шандруковскую, Серебряковскую и Сладкоеричную пристани, и на устьѣ Урала въ Гурьевъ городокъ; оттуда возвращаются въ Астрахань порожніи, съ баластомъ.

Число команды на расшивѣ 5 — 8 челов., большею частию Татаръ. Якорей — два; большой называется бабай, и вѣситъ до 35 пуд.; малый же вѣситъ 15 пуд.; шеймы, т. е. канаты, пеньковые, длиною по 100 саж. При расшивѣ держатъ одно гребное судно.

КУСОВАЯ МАНГЫШЛАКСКАЯ ЛОДКА. Такъ какъ прямое назначеніе этихъ судовъ сначала было ловля рыбы въ морѣ, то они, отправляясь на промыселъ, въ числѣ рыболовныхъ принадлежностей, для *наживу* или насаживанія на крючки, брали съ собою всегда рыбу, изрѣзанную на куски. Ловить такимъ образомъ рыбу, называется: «*ловить на кусъ*», — отчего и самыя суда получили названіе: «*кусовыхъ лодокъ*». Нынѣ же суда эти, какъ и большемѣрные расшивы, занимаются перевозкою мѣновыхъ товаровъ къ Мангышлакской пристани, и оттуда въ Астрахань; а потому и называются также *мангышлакскими* кусовыми лодками.

Онѣ бывають длиною отъ 50 до 60 фут., шириною

12 — 16 фут., глубиною 8 — 9½ фут.; грузу понести могутъ отъ 3 до 7 тыс. пуд., и углубляются на 4 — 5 фут. Строятся въ Астрахани и Нижегородской губерніи въ г. Балахнѣ — изъ сосноваго и еловаго лѣса. Стоять съ вооруженіемъ 600 — 700 руб. сер. Служать 7 — 8 лѣтъ. Якорей — два, вѣсомъ 10 — 18 пуд., съ пеньковыми канатами длиною 100 — 120 саж.

При ровной и согласной кривизнѣ обводовъ сѣченій корпуса, безъ крутыхъ изворотовъ и безъ излишней полноты носовыхъ и кормовыхъ ватеръ-линій; при согласномъ и ровномъ, значительномъ однакоже уклоненіи носовыхъ и кормовыхъ батоксовъ, суда эти весьма хороши на ходу подъ парусами, и легки при восхожденіи на валы. Они хорошо лавируютъ, идя отъ вѣтра не болѣе трехъ румбовъ и имѣя при этомъ весьма малый дрейфъ; немного валки, но за то на якорной стоянкѣ, при сильномъ волненіи или зыби — неопѣненны: — имѣя форштевень уклоненный на 30° отъ вертикала, и носовую часть поднятую на 5 и болѣе футовъ надъ палубою, — лодка такъ-сказать непринужденно всплываетъ на подбѣгающій къ ней валъ, который, бывъ разрѣзанъ острою носовою частью, спокойно, не кинувъ на палубу ни одной брызги, пробѣгаетъ по сторонамъ судна. Часто, захваченная сильнымъ противнымъ вѣтромъ, на глубинѣ 100 саж. кусовая лодка бросаетъ якорь и, сровтивъ оба каната, вытравливаетъ его до 200 саж., ожидая на мѣстѣ иногда два, три дни, когда вѣтеръ стихнетъ, или переменится: — тогда она снимается съ якоря и снова, не проигравъ мѣста, вступаетъ подъ паруса. Поэтому и еще потому, что

они ходять весьма круто къ вѣтру, ловцы называютъ этотъ родъ судовъ: *богопротивницами*.

Устройство ихъ слѣдующее:

На передній конецъ киля, дѣлаемаго изъ одной штуки, толщиною 4 дюйм., вышиною 9 дюймовъ, ставится форштевень, нарубаемый къ нему съ боку, и скрѣпляемый съ килемъ тремя шпигорьями. Уклонъ форштевня 30° , а иногда менѣе. Толщина его по лекалу 9 дюйм., въ правкѣ 4 дюйма. Для большей связи форштевня съ килемъ, кладется *кнопъ*, т. е. кница или кокора,—который скрѣпляется съ ними 4 сквозными болтами, и образуетъ носовой дейдвудъ. На задній конецъ киля ставится ахтерштевень; ширина нижняго его конца 9 дюйм., толщина 4 дюйм.; ширина верхняго конца 5 дюйм., толщина 4 дюйм.; уклонъ 45° . Ахтерштевень съ килемъ скрѣпляется также *кнопомъ*. На киль, въ разстояніи фута, кладутся и врѣзываются на 1 дюймъ—*офлотины*, скрѣпляющіяся съ килемъ сквозными заклепными болтами. Къ концамъ офлотинъ, съ боку, присоединяются копани, идущія до самаго верха, такъ—что каждый шпангоутъ или *реберецъ*, состоитъ только изъ двухъ штукъ. Каждый конецъ *офлотины*, съ присоединяющимся къ нему концемъ копани скрѣпляются двумя шпигорьями. Поворотные реберцы, носовые и кормовые, числомъ 4, вводятся на свои мѣста тогда уже, когда судно снаружи обшито. На верхній конецъ ахтерштевня, врубаясь въ него, ставится отвѣсно треугольный шпигель, называемый *рѣдькою*. Онъ скрѣпляется съ ахтерштевнемъ также *кнопомъ*. Въ нижней грани офлотинъ, на разстояніи 6 дюйм. отъ киля, по обѣ его стороны, дѣлается каналъ, именуемый *глубинцею*,—для свободного стока воды въ льяло, гдѣ

ставится помпа. Бимсы, толщиною 5 дюйм., шириною 6 дюйм., кладутся у каждого шпангоута или реберца, съ боку, и скрѣпляются съ нимъ шпигорьями. Подъ бимсами, нарубаясь на нихъ, кругомъ всего судна, полагается *нарубной подбалочный поясъ*, т. е. клямсъ, толщиною 3 дюйм., шириною 1½ фута. Дно кусовой лодки, до концевъ офлотинъ, обшивается внутри досками, въ 1½ дюйм. толщиною. Палуба настилагается изъ досокъ, толщиною въ 2 дюйма. Вышина бортовъ отъ палубы, дѣлается не болѣе одного фута. Наружная обшивка, отъ киля 6 поясовъ, дѣлается изъ досокъ, толщиною въ 3 дюйм., а къ верху 2 дюйма, и наконецъ, на вышинѣ бортовъ—только 1½ дюйм. Вся наружная обшивка и палуба покрываются смолою. Баргоутъ состоитъ изъ одного пояса, толщиною 3 дюйма. Люковъ дѣлается два—форъ и гротъ люкъ. Первый помѣщается на 3½ фут. отъ стема, и служитъ для схода въ отдѣленіе, гдѣ хранится провизія и дрова; а гротъ-люкъ дѣлается по серединѣ, для приѣма груза. Ютъ на кусовыхъ обносится перилами; подъ нимъ устраивается каюта для лоцмана и носовщика. Между ютомъ и бизань-мачтою помѣщается кухня, съ кирпичнымъ очагомъ и каютою для кашевара. Руль обыкновенный, навѣшивается на крючьяхъ и петляхъ, придѣланныхъ къ шпигелю или рѣдькѣ. Не бывъ закрытъ навѣсомъ кормы,—котораго не бываетъ,—онъ приводится въ движеніе румпелемъ, посредствомъ румпель-талей. Якорей—два, вѣсомъ каждый 25 пуд.; канаты пеньковые, длиною 100—120 саж. Подъ нижнія кромки клюзовъ поддѣлываются луговидныя подушки, называемыя *бровями*. Къ передней части форштевня, прикрѣпляется шпигорьями и желѣзными скобами во-

дорѣзъ, идущій отъ кила до $\frac{2}{3}$ высоты форъ-штевня, и оканчивающійся завиткомъ или фигурою, имѣющею видъ лошадиной головы или дракона. *Лады* подводной части конопатятся пенькою, и потомъ залащиваются. Лады же надводной части конопатятся не залащиваясь. Вся наружная обшивка и палуба покрываются смолою.

Мачты ставятся безъ уклона;—передняя, одnodеревка, называется большою мачтою, и помѣщается на $\frac{2}{5}$ длины судна отъ стема; а бизань-мачта, бывъ $\frac{1}{3}$ короче большой мачты, ставится отъ ахтеръ-штевня на $\frac{6}{25}$ той же длины. Гафели на мачтахъ, составляющіе съ ними углы въ 23° . Бушпритъ утверждается подъ угломъ 30° къ горизонту, и оканчивается крюковиднымъ кнопомъ. На $\frac{5}{8}$ длины мачтъ, считая отъ палубы, накладываютъ бакштаги, штаги и ванты; сіи послѣднія состоятъ изъ 4 паръ. Русленей не бываетъ, а вмѣсто ихъ придѣляются къ борту желѣзныя полосы, называемыя *цаплицами*; къ нимъ прикрѣпляются юнфера; флагштоки мачты удерживаются одною парою фордуновъ, и брамъ-штагами.

Паруса: *топъ* — самый большой — прикрѣпляется къ топъ-рею, поднимаемому топъ-фаломъ, проходящимъ въ шкивъ подъ огонами вантъ. Шкотовые углы топа привязываются на глухо къ особенному рею, лежащему поперекъ судна, на бортахъ, такъ что вмѣстѣ съ браспокою топъ-рея и нижнему рею дается соотвѣтственное положеніе. Для удержанія нижняго рея въ одномъ положеніи, по бортамъ, съ обѣихъ сторонъ, отъ бушприта до первой пары вантъ передней мачты, ввязываются въ борта штерты, именуемыя *таньми*, которыми обрасопленный нижній рей привязывается къ борту. Сверхъ

паруса *топа* помѣщается парусъ *брамъ-топъ*, какъ на расшивахъ, или на крюйсельныхъ шкоутахъ, съ тѣмъ же приборомъ снастей. На бушпритѣ есть кливеръ; на гафелѣ передней мачты — парусъ гротъ, а на гафелѣ бизань мачты — парусъ бизань. Надо замѣтить, что при убираниі бизани, гафель съ привязаннымъ къ нему на глухо парусомъ, спускается. На парусѣ топъ дѣлають два рифа, такъ что въ свѣжій вѣтеръ бизань, гротъ, брамъ-топъ и кливеръ убираются, топъ-рей спускается, а у самого паруса топа берется одинъ или два рифа, смотря по силѣ вѣтра. Брамъ-топъ иногда, въ сильный вѣтеръ, совсѣмъ отвязывается отъ топъ-рея, что дѣлается легко и скоро: ибо шкотовые углы брамъ-топа не привязываются на глухо къ топъ-рею, а имѣють *ввязанные кляпыши*, которые закладываются въ петли, дѣлаемыя на нокахъ топъ-рея.

Для поднятія якорей устроивается брашпиль. Число команды на мангышлакской кусовой лодкѣ 5–8 человекъ, всегда Русскихъ. При суднѣ держатъ: маломѣрную *шкоутную* или *свойскую лодку*.

СУДА ЗАКРОЙНЫЯ.

Живодныя кусовыя лодки, Свойскія лодки, Догрузной досчаникъ.

ЖИВОДНАЯ КУСОВАЯ ЛОДКА бываетъ длиною по палубѣ 36—40 фут., шириною 8—10 фут., глубиною 5—6 фут.; грузу понести можетъ отъ 900 до 2000 пуд., и углубляется на $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ фут.; строится въ г. Астрахани и на окрестныхъ ватагахъ. Строимыя на Безпутинской ватагѣ считаются лучшими—по прочности и мореходнымъ качествамъ. Стоитъ съ вооруженіемъ отъ 300 до 400 руб.; служить 12—20 лѣтъ.

Конструкція и образъ построенія—тѣ же что и у мангышлякскихъ кусовыхъ лодокъ; разница только въ скрѣпленіи и во внутреннемъ расположеніи трюма, а именно: реберцы ставятся рѣже, чрезъ два фута. Подбалочный поясъ дѣлается изъ одной въ ширину трехдюймовой доски; внутренней обшивки и юта не бываетъ. Палуба настиляется не во всю длину лодки: пространство

на 5 футъ отъ *ръдъки* къ носу, остается не застланнымъ; тутъ, плотно къ *ръдъкѣ*, придѣлывается рундукъ для мелкой поклажи и сидѣнья на немъ лоцману или кормщику. Надо замѣтить, что на ловецкихъ судахъ не бываетъ лоцмана, а кормщикъ. Между двумя переборками, въ кормѣ, отдѣляется каюта для кормщика, гдѣ онъ едва только можетъ улечься. Пазы или *лады* одной изъ переборокъ, ближайшей къ серединѣ судна, проконопачиваются и *ластятся*. На 5 футъ отъ стема ставится еще переборка, также проконопачиваемая и залащиваемая. Пространство, отдѣляемое переборкою, имѣетъ сообщеніе съ верхомъ посредствомъ *выхода*, т. е. люка, и назначается для команды. Здѣсь, на полу, насыпается земля и на ней складывается кирпичный очагъ, гдѣ готовится кушанье, или *варево*: обѣдъ, ужинъ, завтракъ. Въ палубу, надъ трюмомъ, врѣзывается и устанавливается большой чанъ съ водою, называемый *садкомъ*; въ немъ держится мелкая живая рыба, употребляемая для насаживанія на рыболовные крючки. Ловить такимъ образомъ рыбу, значитъ ловить на живодъ, т. е. на живность. Отсюда произошло и названіе: *живодная лодка*. Вода перемѣняется и выкачивается изъ чана помпою, а свѣжая впускается чрезъ отверстіе, сдѣланное въ днищѣ и соединенное съ чаномъ деревянною трубою. Это отверстіе затыкается деревянною пробкою внутри чана.

Трюмъ не занимается ни какою поклажею, исключая несочнаго баласту, и служитъ для храненія пойманной рыбы. Когда же трюмъ наполнится рыбою, то и въ самый садокъ сажаютъ живую рыбу, которую привозятъ къ мѣсту выгрузки.

Въ вооруженіи, *живодныя* кусовыя лодки отличаются отъ *мангышлакскихъ* кусовыхъ—тѣмъ еще, что на большой мачтѣ не бываетъ гафеля, а вмѣсто него служитъ штагъ бизань-мачты, по которому ходятъ кольца верхней шкаторины паруса грота.

Въ тихое время, на кусовой употребляютъ 2—4 весла; румпель ручной; въ свѣжій же вѣтеръ привязывается къ нему съ навітра веревка, именуемая: *помочь*. Проходя въ кольцо, вбитое въ навітренный бортъ, она наматывается другимъ концомъ на руку кормщика и, такимъ образомъ, облегчаетъ управленіе рулемъ.

Живодныя кусовыя лодки весьма быстры на ходу; скорость ихъ въ бакштагъ, при ровномъ вѣтрѣ, когда она можетъ нести всѣ свои паруса, доходитъ до 10 узловъ въ часъ.

Прежде, подводная часть кусовыхъ лодокъ дѣлалась изъ долбленыхъ осиновыхъ деревъ; а потому суда были весьма валки, и подъ парусами въ морѣ—опасны;—но большой и изобильный ловъ тюленя въ 1829, 1830 годахъ много содѣйствовалъ къ улучшенію постройки этихъ судовъ. Извѣстно, что стада тюленей, въ извѣстные часы дня выползаютъ на отлогіе берега острововъ:—быстро *подбѣжать* ⁽⁵¹⁾ къ одному острову, перебить на немъ тюленя, и потомъ съ такою же быстротою перебѣжать къ другому острову, дабы, не упустивъ время, застать и тамъ тюленя еще на берегу,—эти быстрые переходы конечно не могли не имѣть большаго вліянія на успѣхъ лова; и потому каждый судохозяинъ платилъ мастеру вдвое, лишь—бы сдѣлать лодку легкую и быструю на ходу. Само собою, что мастера соперничали и одинъ передъ другимъ старались выказать искусство; тогда—

то появился новый родъ кусовыхъ лодокъ, названныхъ *тюленьими*. Нынѣ этотъ родъ судовъ извѣстенъ на Каспійскомъ морѣ подъ именемъ *реюшекъ*.

Число людей на живодной кусовой лодкѣ 3—4 человекъ, изъ нихъ, только хозяинъ или кормщикъ—Русскій, а остальные всегда—Калмыки. Якорей—два, вѣсомъ 7—10 пуд., съ пеньковыми канатами, длиною 120 саж.; якоря поднимаются изъ воды въ ручную.

При каждой живодной кусовой лодкѣ есть гребное судно, а иногда и два: маломѣрная *свойская лодка* и *бударка*.

Подводная часть конопатится и заманивается; все судно, снаружи и внутри, а также палуба и мачты—смолятся. Назначеніе этихъ судовъ есть: ловля тюленя и рыбы по всей сѣверной части Каспійскаго моря.

СВОЙСКАЯ ЛОДКА. Живодныя кусовыя лодки, на промыслахъ, содержатся и снабжаются рыболовными снарядами отъ владѣльцевъ, тогда какъ *свойская лодка*, принадлежа собственно промышленнику или ловцу, не имѣетъ въ числѣ снарядовъ своихъ ничего владѣльческаго или *господскаго*, а имѣетъ все *свое*, отчего лодка и получила названіе *свойской лодки*.

Длина ея бываетъ 18—36 и болѣе фут., ширина 4—4½ фут. и болѣе, глубина не превышаетъ 3 футовъ; грузу понести можетъ до 150 пуд.; въ грузу сидитъ 1—1½ фут.; строится въ г. Астрахани и на окрестныхъ ватагахъ, и стоитъ съ вооруженіемъ 25—60 руб. сереб.; служить 7—8 лѣтъ.

Конструкція та же что и у живодныхъ кусовыхъ лодокъ, и разнится отъ послѣднихъ внутреннимъ распо-

женіемъ и крѣпленіемъ. Балокъ и палубы не бываетъ; въ носу дѣлается бакъ. Средина лодки отдѣляется отъ носовой и кормовой части двумя переборками, и служитъ для поклажи рыболовныхъ снарядовъ и мѣстомъ храненія пойманной рыбы. Переборки конопатятся и смолятся. Между носовою переборкою и бакомъ дѣлаются двѣ банки для гребцовъ, на четыре весла; отступя на 3 фута отъ задней переборки къ кормѣ, ставится третья переборка; пространство между сими двумя переборками называется *конуркою*, и служитъ для помѣщенія кормщика и его багажа; ловцы во время дождя укрываются подъ бакомъ.

Подводная часть своейской лодки конопатится и залащивается, надводная же слегка только конопатится, и вся лодка, снаружи и внутри, покрывается смолою. Руль обыкновенный, привѣшивается на петляхъ и крючьяхъ. Вода изъ лодки отливается ручною лейкою. При каждой своейской лодкѣ имѣется одинъ якорь—кошка, весомъ 5 пуд., съ пеньковымъ канатомъ, длиною 25 саж., и одна маломѣрная *бударка*.

Снаружи, по бортамъ, съ каждой стороны, дѣлаются по 4 веревочныя петли, называемыя *прицѣпами*; въ нихъ подвѣшиваются упорные шесты и вѣхи, ставимыя ловцами на отмеляхъ, для означенія мѣстъ, гдѣ раскинуты сѣти.

Мачтъ, одноперевокъ, двѣ; передняя называется *большая*, а задняя, будучи короче передней, называется *малою*. Мачты ставятся вертикально, безъ уклоновъ, и удерживаются каждая двумя парами бакштаговъ. Паруса рейковые, косые: *фокъ* и *гротъ*.

Свойскія лодки также чрезвычайно легки и быстры

на ходу; для управленія, на нихъ бываетъ не болѣе 4 человекъ—всегда Русскихъ, и между ними непременно одинъ Калмыкъ—какъ бы чернорабочій, который всегда тянетъ лодку бичевою, отливаешь воду, укладываетъ вынимаемые изъ воды сѣти, словомъ, выполняетъ тяжелѣйшія работы.

Свойскія лодки плаваютъ въ *черняхъ*, т. е. въ виду береговъ, по отмелымъ мѣстамъ сѣверной части Каспійскаго моря. Маломѣрныя расшивы, живодныя кусовыя лодки и свойскія вообще называются: *Эмбенскими судами*.

ДОГРУЗНОЙ ДОСЧАНИКЪ бываетъ длиною 40—50 футовъ, шириною 8—9½ фут., глубиною 5—6½ фут.; грузу поднимаетъ 2000—3000 пуд., и углубляется 2—4 фута. Строится изъ соснового и еловаго лѣса, въ г. Астрахани, но преимущественно въ Нижегородской губерніи въ г. Балахнѣ. Стоитъ съ полнымъ вооруженіемъ отъ 230 до 300 руб. сереб.; служить 7 и 8 лѣтъ.

По мелководію главнаго судоходнаго рукава рѣки Волги, именуемаго *Бирюченскимъ*, большія грузовыя суда выходятъ порожнія въ море, къ такъ называемому *Чистому Банку*, и тамъ уже догружаются. Грузъ этотъ подвозится къ нимъ на строймыхъ нарочно для того судахъ, называемыхъ догрузными досчаниками.

Дно ихъ плоское, изъ брусевъ барочнаго днища, поперегъ котораго, въ разстояніи двухъ футовъ, кладутся офлотины, у коихъ одинъ конецъ составляетъ кокора, недоходящая до верха борта; на другой же конецъ ставится стойка, идущая до самаго верха бортовъ. Балки кладутся противъ каждой стойки, скрѣпляясь съ ними

шпигорьями и, черезъ балку, кокорами. Подъ балками кладется подбалочный поясъ; есть внутренняя обшивка. Наружная обшивка и всѣ внутреннія связи крѣпятся шпигорьями только въ соединеніи штевной съ днищемъ; кокоры или *кнопы*, замѣняющія дейдвуды, крѣпятся со штевнями двухвостными болтами. *Лады* наружной обшивки конопатятся, въ подводной же части ластятся; весь корпусъ и палуба—смолятся.

Досчаникъ, въ случаѣ надобности, употребляетъ *ходовые шесты* (⁴⁰) и 4 весла. Руль обыкновенный, навѣшивается на крючьяхъ и петляхъ. Румпель приводится въ движеніе румпель-талями. Люковъ или *выходовъ*—два, одинъ по срединѣ, называемый *большой* выходъ, а другой—*малый* выходъ, въ кормѣ; послѣдній служить сообщеніемъ съ каютою, отдѣляемою отъ трюма перегородкою. Команды бываетъ 4—6 человекъ—всегда Татаръ. Якорей—кошекъ—два, въсомъ 10—25 пуд., съ пеньковыми канатами 100—120 саж. Для поднятія якорей изъ воды употребляютъ брашпиль. Вода отливается изъ судна одною помпою.

Мачтъ—двѣ; передняя, называемая *большою*, ставится на $\frac{2}{5}$ длины судна отъ стема; а задняя, *малая*, ставится на $\frac{6}{25}$ той же длины отъ ахтерштевня. На $\frac{7}{8}$ высоты большой мачты, считая отъ палубы, накладываются три пары вантъ, одна пара фордуновъ и штагъ; на малой мачтѣ вантъ не бываетъ, и мачта удерживается двумя парами бакштаговъ, одною парою фордуновъ и штагомъ. Бушпритъ ординарный, съ кливеромъ. На большой мачтѣ парусъ *топъ*, на топъ—рей, поднимается фаломъ. Къ опускающему гафелю малой мачты привязывается бизань, именуемая *протомъ*. Топъ—рей, съ привязаннымъ къ

нему парусомъ топомъ и брамъ - топомъ, поднимается по лееру топъ - фаломъ, проходящимъ въ шкивъ подъ акхантами вантъ, и проводится на шханцы, гдѣ и тянется. Шкотовые углы паруса топа прикрѣпляются на глухо къ подвижному рею, лежащему поперекъ судна, концами на бортахъ. На палубѣ, позади малой мачты, немного отступя отъ нея, складывается изъ кирпичей очагъ подъ деревянною крышею. Очагъ или печь, для предупрежденія отъ разрушенія, могущаго послѣдовать отъ сырости и качки, обшивается досками.

При досчаникѣ держать одно гребное судно— *бударку*.

СУДА ПРИБРЕЖНЫЯ ИЛИ ЧЕРНЕВЫЯ.

Реюшки, Асламки, Судовыя или Шкоутныя лодки, Киржисы.

РЕЮШКА бываетъ длиною 26—35 фут., шириною 4—6 фут., глубиною 3—4 и болѣе фут.; грузу понести можетъ 150—200 пуд. и углубляется 2—3 фута; строится на окрестныхъ Астраханскихъ ватагахъ, и стоитъ съ вооруженіемъ 60—63 руб. сереб.; служить 10—12 лѣтъ.

Конструкція, построеніе и внутреннее расположеніе связей, и крѣпленіе совершенно тѣ же, что и у живодной кусовой лодки,—разница только въ вооруженіи и парусности, а именно: на фокъ-мачтѣ вантъ не бываетъ, а вмѣсто ихъ, двѣ пары бакштаговъ и одна пара фордуновъ; бизань-мачта выемная, ставится на мѣсто только тогда, когда реюшка вступаетъ подъ паруса; на этой мачтѣ парусъ шпринтовный; самая же мачта удерживается только двумя парами бакштаговъ. На передней мачтѣ паруса: *топъ* и *брамъ-топъ*. Якорь-кошка—вѣсомъ

5—8 пуд., съ пеньковымъ канатомъ, длиною 80 саж. Число команды не болѣе 3-хъ человекъ, изъ нихъ одинъ—всегда Калмыкъ.

Реюшки занимаются ловлею рыбы на взморьѣ, въ виду береговъ. Раскинувъ сѣти въ морѣ, въ одномъ мѣстѣ, реюшка бѣжитъ бросать другія сѣти въ другое, извѣстное ей по изобилію рыбы, мѣсто; оттуда возвращается къ первымъ поставленнымъ сѣтямъ, перебираетъ ихъ, вынимаетъ попавшуюся рыбу, и опять, для той же цѣли, отправляется ко вторымъ сѣтямъ. Такимъ образомъ реюшка цѣлый день, а иногда и ночь, безпрестанно перебѣгаетъ, или лавируетъ отъ одного мѣста къ другому; а какъ слово лавировать, промышленники замѣняютъ мѣстнымъ словомъ *реить*, то отъ сего и лодка получила названіе *реюшки*.

Подводная часть залащивается и конопатится, надводная же только слегка проконопачивается, и вся лодка, снаружи и внутри, палуба и мачты—смолятся. Реюшка, въ случаѣ надобности, употребляетъ ходовые шесты, и веслы отъ 2 до 4. Вода изъ трюма выкачивается помпою. Позади бизань-мачты устроивается очагъ. При реюшкѣ держать *маломѣрную бударку*.

АСЛАМКА бываетъ длиною отъ 40 до 50 фут., шириною 8—9½ фут., глубиною 5—6½ фут.; грузу понести можетъ 2—3 тыс. пуд., углубляясь съ онымъ 2—4 фут.; строится въ г. Астрахани и Царицынѣ, изъ соснового и частию еловаго лѣса. Стоитъ съ вооруженіемъ 200—230 руб. серебр., служить 8—10 лѣтъ.

Реберцы нѣсколько уклоняются наружу. Расположеніе связей, способъ крѣпленія и внутреннее размѣщеніе — тѣ же, что и у досчаника. Названіе свое получили эти

суда, по словамъ судовщиковъ, отъ какого-то мастера Татарина *Аслама*, который славился искуснѣйшимъ строителемъ этого рода судовъ.

Мачта на асламкѣ—одна, однодеревка. На половинѣ высоты ея отъ палубы, накладываются три пары вантъ и четыре пары бакштаговъ; а выше, гдѣ проходитъ топъ-фалъ, двѣ пары фордуновъ. Передняя пара бакштаговъ и передняя пара фордуновъ—разносятся по бортамъ, впередъ отъ мачты; а заднія пары бакштаговъ и пара фордуновъ разносятся по сторонамъ, назадъ отъ мачты. Спереди мачта удерживается штагомъ и кливеръ-лееромъ. Бушпритъ ординарный. На мачтѣ парусъ топъ, а на бушпритѣ кливеръ.

Подъ днище придѣлывается иногда киль, простирающійся отъ середины длины первого до половины высоты стема, и составляетъ водорѣзъ, какъ на кусовыхъ лодкахъ.

Якорей — кошекъ—два, вѣсомъ 9—10 пуд., съ пеньковыми канатами, длиною 30—50 саж.; поднятіе якорей изъ воды производится помощію ворота, устроиваемаго впереди мачты. Вода изъ судна выкачивается помпою.

Наружная обшивка конопатится пенькою; лады подводной части залащиваются, и все судно, снаружи и внутри, палуба и мачты—смолятся. Число команды 3—4 чел. всегда Татаръ, помѣщающихся, вмѣстѣ съ лоцманомъ, въ кормовой каютѣ.

Асламка, какъ и досчаникъ, перевозитъ добавочные грузы изъ Астрахани къ грузящимся на взморьи большимъ купеческимъ судамъ, и обратно, сгружаетъ товары съ приходящихъ изъ Персіи судовъ, и отвозитъ эти товары въ Астрахань.

При асламкѣ держать одну большемѣрную *бударку*.

ШКОУТНАЯ ИЛИ СУДОВАЯ ЛОДКА бываетъ длиною 18—30 фут., шириною 4—4½ фут., глубиною 1¾—3 фут.; грузу понести можетъ до 150 пуд., и углубляется до 2 фут., и немного болѣе. Строится изъ сосноваго и частію еловаго лѣса, въ г. г. Астрахани и Баку. Стоитъ съ вооруженіемъ около 30—70 руб. сер., употребляется преимущественно при шкоутахъ и бакинкахъ. Служить 7—8 лѣтъ.

По установленнымъ на киль шпангоутнымъ лекаламъ обтягивается обшивка; концы ея крѣпятся съ носовымъ и кормовымъ штевнями гвоздями. Форштевень кривообразный, нѣсколько уклоненный впередъ, присоединяется къ килю сбоку, и связывается съ нимъ *кнопомъ*. Ахтерштевень прямой, имѣющій небольшой уклонъ назадъ и связывающійся съ килемъ также *кнопомъ*. Корма образуется плоскимъ шпигелемъ. По окончаніи обшивки, вводятся уже настоящіе шпангоуты, числомъ до 16; они скрѣпляются съ обшивкою гвоздями. Судовая лодка имѣетъ 14 веселъ и дрекъ, вѣсомъ 3 пуд. Руль обыкновенный, привѣшиваемый на крючьяхъ и петляхъ. Вода изъ лодки выкачивается ручною лейкою.

Пазы наружной обшивки конопатятся, а въ подводной части залащиваются; корпусъ, въ подводной части—смолятся, надводная же часть и внутренность лодки, мачты и веслы красятся по большей части зеленою краскою.

Мачтъ выемныхъ—три: фокъ, гротъ и бизань мачта; есть бушпритъ. Паруса: кливеръ, фокъ, гротъ и бизань—косые рейковые. Каждая мачта удерживается двумя парами бакштаговъ.

КИРЖИМЪ бываетъ длиною 15—28 и болѣе фут., шириною $2\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$ фут., глубиною $1\frac{1}{2}$ —3 фут.; грузу понести можетъ отъ 20 до 80 пуд., и углубляется 1—2 фут. Строится въ Закавказьи, въ г. г. Баку, Ленкорани, въ Астрабадскомъ заливѣ, и по всему юго-западному берегу Каспійскаго моря въ кочевьяхъ Туркменъ—изъ липоваго, частию изъ орѣховаго дерева и персидскаго дуба, стоитъ 4—25 руб. сереб.; служить 12—20 лѣтъ.

Дно плоское, состоящее изъ нѣсколькихъ широкихъ досокъ, толщиною $1\frac{1}{2}$ —2 дюйма; крошки ихъ сшиваются корнемъ дерева *кизилъ*. Пазы замазываются сгущенной нефтью, или *кыромъ*, и прикрываются пропитанными нефтью *ластами*, которыя прибиваются къ днищу ластильными скобами. Поперегъ днища кладутся офлотины, также сшивающіяся съ нимъ и прикрѣпляющіяся къ нему гвоздями. Къ концамъ офлотинъ, сбоку ихъ, прибиваются бортовые стойки, имѣющія небольшой уклонъ наружу. Форъ и ахтеръ-штевни есть ни что иное какъ стойки, ставимыя въ оконечностяхъ днища, и связывающіяся съ нимъ кнопками. Наружная обшивка прикрѣпляется къ стойкамъ и штевнямъ гвоздями, и сшивается съ ними кизилевымъ корнемъ. Пазы днища и наружной обшивки прокладываются войлокомъ или верблюжьей шерстью, налитанными нефтью;—конопатка этого рода весьма хороша: ибо шерсть, не принимая въ себя сырости, не прѣетъ, и тѣмъ преждевременно не сообщаетъ дряблости кромкамъ обшивныхъ досокъ; будучи же пропитана нефтью, составляетъ прочную конопать. Первые три паза отъ днища залащиваются, и весь кузовъ, снаружи и внутри, вымазывается жидкою нефтью. Со внутренней стороны бортовъ, по верхнимъ

концамъ стоекъ, кругомъ всего судна, кладется связной поясъ, на которомъ утверждаются банки для гребцовъ. Поверхъ офлотинъ настилаются тонкія доски, или молодой бурьянникъ и солома. Вода изъ киржима отливается ручною лейкою, имѣющею видъ круглаго ковша.

Большемѣрные киржимы имѣютъ одну мачту, которая ставится въ серединѣ судна, въ отверстіе сдѣланное въ банкѣ, и удерживается бакштагами. Парусъ прямой рейковый, поднимаемый фаломъ, который вмѣстѣ съ брасами рея—тянется съ кормы. Киржимъ управляется 3—4 челов., и имѣетъ одинъ дрекъ, вѣсомъ 4 пуд., а иногда просто окованный желѣзными обручами камень, съ пеньковымъ канатомъ, длиною 10—15 саж. У маломѣрныхъ киржимовъ дно дѣлается изъ цѣлаго выдолбленнаго дерева; употребляются какъ гребныя суда, преимущественно при бакинкахъ. Киржимы вообще занимаются перевозкою по прибрежнымъ деревнямъ, нефти, пшена, шафрана, фруктовъ и т. п.

Ежели киржимъ отплываетъ на большое разстояніе въ море, тогда Персіяне берутъ съ собою нѣсколько *бурдюковъ* (⁴¹) жидкой нефти, которую, въ случаѣ сильнаго волненія, понемногу льютъ за бортъ, для того, что нефть, быстро распространяясь на поверхности воды, кругомъ судна, покрываетъ волны, и своей вязкостію или липкостью, какъ-бы сдавливаетъ ихъ и препятствуетъ вершинамъ волнъ разсыпаться въ брызги и вливаться въ самое судно.

Самая большая постройка киржимовъ производится на южномъ берегу Каспійскаго моря, въ заливѣ *Гассангули*.

III.

РѢЧНЫЯ ПАРУСНЫЯ СУДА.

Коренныя, Кладныя, Мокшаны, Енотавки, Бархоты и Полубархоты, Каюки, Посудныя суда; Досчаники: верховые, казачьи и неводные; Рыбницы, Прорьзи, Косныя лодки, Бударки, Верховыя лодки.

КОРЕННЫЯ. Великою не уступаютъ линейному кораблю. Онѣ бывають длиною 100—175 фут., шириною 38—39½ фут., глубиною 8—9 фут.; грузу понести могутъ отъ 25 до 45 тыс. пуд., съ которымъ и углубляются до 6 фут. и болѣе. Строятся изъ сосноваго и частью еловаго лѣса, на рѣкахъ: Унжѣ, Окѣ, Тамбовской губерніи въ г. Елатмѣ, и Нижегородской губерніи, Горбатовскаго уѣзда, въ селѣ Балахнѣ, на рѣкѣ Балахнѣ; а также въ губерніяхъ: Казанской и Пермской, — въ послѣдней въ уѣздахъ: Чердынскомъ, Кунгурскомъ и Верхотурскомъ, на рѣкахъ: Камѣ, Колвѣ, Бардѣ, Чусовой и Турѣ. Съ полнымъ вооруженіемъ стоятъ отъ 1000 до 2000 руб. сереб.; служатъ 7—8 лѣтъ. Суда эти

привозять въ Астрахань различные товары съ Нижегородской ярмарки; также хлѣбъ, желѣзо, якоря, канаты и проч. Въ Астрахани же онѣ грузятся преимущественно соленою *коренною* рыбою, т. е. осетриною, севрюжиною и бѣлужиною, и вывозять ее вверхъ, въ губернію Саратовскую и далѣе,—отсюда и происходитъ названіе: *коренныхъ*.

На киль, толщиною 6 дюйм., шириною 13 дюйм., состоящій въ длину изъ 6 и болѣе штукъ, кладутся, въ разстояніи одного фута, дугообразныя офлотины, скрѣпляющіяся съ нимъ деревянными нагелями и шпигорьями. Къ концамъ офлотинъ, сбоку, присоединяются *копани*, скрѣпляющіяся съ ними шпигорьями и идущія до самаго верха борта, имѣя значительный уклонъ наружу. По верхнимъ концамъ копаней кладется планширь, называемый *нарубень*; онъ прилегаетъ къ верхнимъ гранямъ большихъ балокъ, и скрѣпляется съ ними деревянными нагелями. Балки эти кладутся и нарубаются на подбалочный поясъ и размѣщаются одна отъ другой на 7 фут. Первые поясы наружной обшивки отъ днища, дѣлаются толщиною 3 дюйма; далѣе къ грузовой ватерлиніи, толщина ихъ уменьшается. На вышинѣ грузовой ватерлиніи кладутся четыре пояса баргоута, толщиною 4 дюйм. Форштевень уклоненъ впередъ, подъ угломъ 25° къ горизонту, тогда какъ ахтерштевень ставится вертикально. Оба штевня съ днищемъ связываются кнопками, скрѣпляющимися съ ними и днищемъ шпигорьями, деревянными нагелями. Внутренняя обшивка покрываетъ только днище и стѣны судна до высоты 2 фут., крѣпится гвоздями и нагелями. Наружная же обшивка крѣпится шпигорьями и деревянными нагелями.

на разметъ. Все судно и палуба покрываются смолою. Поворотные *реберцы* вводятся уже тогда, когда судно снаружи обшито. Корма образуется транцемъ и *клястцами*, и украшается карнизами съ затѣйливою рѣзбою, которая красится всегда зеленою и красною красками, а мѣстами золотится. На *парубень*, кругомъ всего судна, чрезъ каждые два фута, ставятся стойки—*бабки*, и снаружи обшиваются досками. Этотъ рядъ досокъ называется *краснымъ поясомъ*, и также украшается рѣзбою; сбоку *бабокъ* кладутся верхнія или *малыя балки*, концами выдающіяся за борты на 3 фута съ каждой стороны. Выдающіеся концы *балокъ* поддерживаются *кокорками*. Сверхъ *балокъ* настиляется палуба. По концамъ *балокъ малыхъ*, кладется *малый парубень*, и на немъ утверждается перильный балюстрадъ. Такимъ образомъ палуба судна образуетъ большую платформу, необходимую для помѣщенія части товаровъ, невмѣщающихся иногда въ трюмъ, и для огромныхъ снарядовъ, принадлежащихъ къ плаванію судна,—какъ напримѣръ: огромнаго рея и паруса, завозныхъ якорей, канатовъ и до 350 судорабочихъ. Люкъ, или *выходъ*, дѣлается только одинъ по срединѣ. Руль, или *попосно*—обыкновенный, привѣшиваемый къ ахтеръ-штевню на петляхъ и крючьяхъ. Румпель продолжается далеко на палубу, возвышаясь надъ нею до 10 фут.; на концѣ румпеля, или *губы*, дѣлаются 10—12 деревянныхъ рукоятей; въ свѣжій вѣтръ, когда коренная плыветъ подъ парусами, рулемъ управляютъ 3 — 4 чел.; кромѣ того, къ *губъ* привязываются еще веревки—*помочи*, коими управляютъ 4 чел., и, такимъ образомъ, помогаютъ первымъ обращать *губу* въ ту и другую сторону. Подъ концемъ

губы устраивается узорчатый домикъ—*казёнка*, служашій каютою кормщику. Пазы обшивныхъ досокъ конопатятся пенькою, а иногда и мочалою; подводная же часть залащивается.

Посрединѣ судна ставится мачта, длиною не много менѣ длины судна, въ толщину же она составляется изъ 9-ти штукъ, скрѣпленныхъ желѣзными бугелями и шпигорьями. На $\frac{1}{5}$ длины мачты отъ топа, накладываются три пары *лошекъ*, и до 12 паръ бакштаговъ, которые всѣ отнесены къ кормѣ. Подъ ахкантами дѣлается шкивъ для фала топъ-рея, къ которому привязывается парусъ топъ, превосходящій величиною корабельный гротъ. Топъ-рей составляется изъ 2—3 деревъ, и бываетъ длиною немного менѣ длины судна. При ровномъ попутномъ вѣтрѣ, огромная коренная идетъ съ удивительною быстротою и легкостью; впрочемъ, огромный парусъ ставится рѣдко: ибо большаго труда стоитъ поднять его; по большей же части коренныя идутъ или завозами, или бичевою, или наконецъ пользуются попутнымъ теченіемъ.

Такъ какъ мачта удерживается бакштагами сзади, а спереди удерживается только *красною* парюю *лошекъ* и штагомъ, то случается, что коренная, идя подъ парусомъ, вдругъ встрѣчаетъ противный вѣтеръ—шквалъ, или, какъ называютъ, *полосу*, отчего парусъ мгновенно ложится на мачту (⁴²), гнетъ её назадъ и—ломаеть.

Идя по теченію, и, будучи въ полномъ грузу, коренная движется впередъ со скоростью меньшею нежели самое теченіе. Чтобы уравнивать эти двѣ скорости, бурлаки, смѣкнувъ, что скорость теченія отъ поверхности воды до нѣкоторой глубины увеличивается, придумали весьма замысловатый способъ: для увеличенія площади

противупоставляемой напору теченія, они съ обѣихъ сторонъ судна опускають въ воду паруса, и, такимъ образомъ, достигаютъ цѣли, т. е. заставляютъ судно двигаться по теченію со скоростью равною скорости самаго теченія.

Коренная, будучи плоскодонна, и, пlying въ полвѣтра, сильно дрейфуетъ; находчивость нашего мужичка и тутъ нашла средство помочь горю и отвратить неудобство: для этого, съ навѣтренной стороны съ носу и кормы опускають въ воду по одной доскѣ такимъ образомъ, что три конца веревки, прикрѣпленные къ одному ребру доски, прикрѣпляются и къ навѣтренному борту судна; а другіе три конца веревокъ, прикрѣпленные къ другому ребру доски, берутся на палубу и держутся на рукахъ,—такъ что отъ укоснительнаго движенія судна въ бокъ, плоскости досокъ принимаютъ вертикальное положеніе и выполняютъ назначеніе шверцевъ и выдвижныхъ килей. Эти русскіе шверцы называются *задори́нами*.

Вода изъ судна отливается 2—3 помпами. Якорей-кошекъ — 2—3, вѣсомъ 10—30 пуд., съ пеньковыми канатами, длиною 180—220 саж. Коренная, плывущая по теченію, имѣетъ 60 и болѣе чел. судорабочихъ; въ плаваніи же противъ теченія имѣетъ до 350 чел. болѣе, большею частію Нижегородцевъ, именуемыхъ *верхотой* или *бурлаками*. При каждой коренной есть 2—6 гребныхъ судна: *завозни* и *верховыя лодки*.

Въ плаваніи коренная весьма часто ходитъ бичевою, которую тянутъ люди и лошади; иногда же тѣ и другіе вмѣстѣ. Кромѣ того, въ случаѣ надобности, употребляютъ 14 и болѣе веселъ или *гребковъ*; а съ носу и кормы по одной большой *потеси*.

КЛАДНАЯ отличается отъ коренной только меньшими размѣреніями, парусностію и родомъ перевозимаго груза. Она бываетъ длиною 35 — 90 фут., шириною 14—23 фут., глубиною 5—7½ фут.; грузу поднимаетъ отъ 2500 до 2000 пуд., съ которымъ углубляется 3½—5½ фут.; число судорабочихъ на кладной бываетъ 10—30 челов. Якорей—кошекъ—два, вѣсомъ 6 и 25 пуд., съ пеньковыми канатами, длиною 80 — 120 саж. Строится изъ сосноваго, еловаго и частию липоваго дерева, въ разныхъ мѣстахъ по рѣкѣ Волгѣ, но преимущественно въ г. Балахиѣ. Стоитъ 200—600 руб. сереб., служить 7—9 лѣтъ.

Пазы наружной обшивки конопатятся всегда мочалою. При парусѣ *топль* всегда бываетъ *брамъ-топль*.

На кладныхъ привозятъ въ Астрахань различную *кладь* съ Нижегородской ярмарки: рогожи, лубъ и т. п., — отсюда и названіе: *кладная*. По приходѣ въ Астрахань, большая часть этихъ судовъ продается въ дрова и на домовыя постройки; другія же вывозятъ изъ Астрахани соль, и всякаго рода вяленую и соленую рыбу.

При каждой кладной бываетъ одно или два судна: *завозни* или *верховыя лодки*.

МОКШАВЪ бываетъ длиною 70 — 120 фут., шириною 35 — 50 фут., глубиною 8 — 10 фут.; грузу поднимаетъ 20 и 30 тыс. пуд., съ которымъ углубляется 7—8 фут., такъ что вода, при небольшомъ волненіи, легко вливается на крышу, а потому стараются сдѣлать послѣднюю сколь можно плотною, непроницаемою для воды. Строится изъ сосноваго и частию еловаго лѣса, въ Кадомѣ и Елатмѣ, преимущественно же на рѣкѣ Мок-

шѣ, отъ которой и получилъ названіе *мокшана*. Стоитъ 230 — 430 руб. сер. Служить на одинъ сплавъ.

Устройство кузова то же, что и у барки, только штевни *мокшана* значительно уклонены внутрь судна. Пазы днища и наружной обшивки конопатятся пенькою и залащиваются, и вся наружная обшивка, равно какъ и днище, покрываются смолою. Крыша дѣлается возвышенною при срединѣ, съ покатостію къ бокамъ, и застилается, двумя рядами досокъ, такъ—что середина верхнихъ досокъ прикрываетъ пазы нижнихъ; пазы обоихъ рядовъ досокъ конопатятся пенькою, залащиваются и смолятся; иногда между этими двумя крышами настилается еще рядъ бересты. На палубѣ или крышѣ, по срединѣ судна дѣлается *выходъ*, надъ которымъ устраивается узорчатый домикъ, для помѣщенія судорабочихъ и лоцмана; по бортамъ, противъ домика, дѣлаются *пѣрыски*. Руль или поносно, состоитъ изъ длиннаго весла или потеси, утвержденного на *огнивь* или брусѣ, положенномъ поперекъ судна въ носу и кормѣ. Такая же потесь помѣщается и въ носу на крышѣ; по обѣ стороны домика ставится по одному вороту. Вода отливается изъ судна двумя помпами. Якорей—кошекъ — два, вѣсомъ 10 — 25 пуд., съ пеньковыми или мочальными канатами, длиною 70 — 100 саж.

Мачта ставится съ боку домика, со стороны обращенной къ носу, и удерживается *лошками* и бакштагами. Парусъ прямой, рейковый, иногда рогоженный.

На *мокшанахъ* привозятъ въ Астрахань: хлѣбъ, желѣзо, смолу, пеньковый товаръ, а иногда глиняную посуду.

Мокшаны никогда не возвращаются вверхъ, а всегда

продаются на мѣстѣ выгрузки — въ дрова, или употребляются на домовыя постройки.

Въ плаваніи мокшанъ приводится въ движеніе 6—10 веслами, или тянется завозами и бичевою; судорабочихъ бываетъ 15—30 человекъ. При мокшанъ держатъ одно гребное судно — верховую лодку.

ЕНОТАЕВКА есть ни что иное, какъ та же *асламка*; тѣ же имѣетъ размѣренія, ту же цѣнность, постройку, и разнится отъ первой только вооруженіемъ, а именно: *лошки* передней мачты состоятъ всегда изъ двухъ паръ, и вмѣсто веревочныхъ выблинокъ, ввязываются круглыя деревянныя палки, какъ на штормъ-трапахъ. Въ кормѣ иногда ставится маленькая мачта съ парусомъ бизанью. Судовщики на енотаевкѣ всегда Русскіе. Названіе получили оттого, что суда этого рода преимущественно употребляются Енотаевскимъ купцами, для перевоза товаровъ изъ Астрахани въ г. Енотаевскъ, гдѣ и строятся.

При енотаевкѣ гребное судно — большемѣрная *бударка*.

БАРХОТЪ. Волжскіе бархоты бываютъ длиною 90 и 150 фут., шириною $22\frac{1}{2}$ — $37\frac{1}{2}$ фут., глубиною 5—7 фут.; грузу понести могутъ 20 и 30 тыс. пуд., и углубляются $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ фут. Стоятъ съ вооруженіемъ 600 — 1400 руб. сереб., и служатъ 7—8 лѣтъ; строятся изъ сосноваго и частью еловаго лѣса, преимущественно на рѣкѣ Камѣ, — отчего они называются также *камскими каюками*. Способы построения и вооруженіе — тѣ же, что и у каюковъ, съ тою только разницею, что форъ-штевень у бархота прямой, уклонившійся

наружу, и хотя верхній конецъ его и возвышается надъ палубою на четыре и болѣе фут., но не имѣетъ крутаго загиба внутрь судна, какъ бываетъ на каюкахъ.

Якорей-кошекъ — два, вѣсомъ 10—20 пуд., съ пеньковыми или мочальными канатами, длиною 50 — 100 саж.

На бархотахъ привозится въ Астрахань: хлѣбъ, пенька, желѣзо, смола и проч. Изъ гребныхъ судовъ, находится при бархотѣ одна *лодка*. По разгрузеніи, бархоты рѣдко возвращаются, а по большей части, продаются на мѣстѣ выгрузки.

Бархоты, имѣющіе длину не болѣе 60 фут., называются *полубархотами*.

КАЮКЪ. Суда эти привозятъ въ Астрахань: желѣзо, лубъ, хлѣбъ, смолу, пеньку, рогожу и проч.; изъ Астрахани же вывозятъ вверхъ: вяленую и соленую рыбу, пшено и разные жизненные припасы. Устройство и вооруженіе тѣ же, что и у Сѣверодвинскихъ *каюковъ*.

ПОСУДНЫЯ СУДА. Онѣ бываютъ трехъ видовъ: однѣ имѣютъ конструкцію, вооруженіе и размѣренія маломѣрныхъ расшивъ, и строятся изъ соснового и елового лѣса, въ г.г. Василѣ и Козмодемьянскѣ, и стоятъ около 1000 руб. серебр.; грузу понести могутъ 7—10 тыс. пуд., съ которымъ и углубляются до 5 фут. Число команды бываетъ 4—6 челов. По приходѣ въ Астрахань и по распродажѣ посуды, онѣ продаются обывателямъ, и потомъ передѣлываются въ большемѣрныя расшивы, могущія плавать въ море.

Другой родъ посудныхъ судовъ имѣетъ конструкцію,

размѣренія, вооруженіе и цѣнность верховыхъ досчаниковъ (см. ниже верхов. досчаникъ). Онѣ строятся изъ сосноваго и еловаго лѣса, по всей средней Волгѣ. Команды бываетъ 3 — 4 челов. По приходѣ въ Астрахань и по распродажѣ посуды, суда продаются; впрочемъ, многія изъ нихъ возвращаются вверхъ, съ грузами соленой и вяленой рыбы и друг. товарами.

Третій родъ посудныхъ судовъ походитъ на рыбные *садки*, что на рѣкѣ Невѣ и Петербургскихъ каналахъ. Онѣ дѣлаются изъ барокъ и бѣлянтъ, на которыхъ настилаютъ палубы и устроиваютъ одно или три отдѣленія, съ крышею, окнами и дверями; отдѣленія эти называются *горницами*. По стѣнамъ, на лавкахъ и полкахъ, разстаниавливается, въ заманчивомъ порядкѣ и видѣ, разнаго рода фаянсовая, фарфоровая, хрустальная, стеклянная и глиняная посуда. По бортамъ судна дѣлаются перилы. Эти послѣднія суда или нарѣчные лавки, принадлежатъ Астраханскимъ купцамъ. Посуда, скупаемая съ первыхъ двухъ посудныхъ судовъ, переносится на послѣднія, и отсюда уже распродается.

ВЕРХОВЫЙ ДОСЧАНИКЪ бываетъ длиною 21 — 40 фут., шириною 7 — 12 фут., глубиною $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ фут.; грузу понести можетъ отъ 80 до 1500 пуд., и углубляется на $1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ фут. Строится по всей Волгѣ, преимущественно же во Владимірской и Костромской губерніяхъ, и стоитъ съ полнымъ вооруженіемъ 30 — 100 и болѣе руб. сереб.; для управленія бываетъ 3 — 4 человѣка.

Устройство и конструкція кузова совершенно тѣ же, что и у кладныхъ; разница только въ томъ, что на досчаникѣ *бархоута* и *краснаго пояса* не бываетъ, а

вмѣсто ихъ кладется толстый *пóрубень*. Платформа, называемая *полатями*, *выходомъ*, *кйчкою*, устраивается только на оконечностяхъ судна и по бортамъ; надъ серединой же устраивается на 6 — 10 стойкахъ шатровая стропильная крыша, покрываемая лубомъ. Навѣсъ этотъ съ боковъ задѣлывается досками, и только со стороны носа и кормы остаются проходы или широкія двери. Подъ навѣсомъ помѣщается грузъ, состоящій изъ муки, меду, сушеныхъ и соленыхъ грибовъ, глинянной и стеклянной посуды, льна, льняныхъ издѣлій и т. п.

Подводная часть конопатится мочалою, или пенькою, залащивается и смолится.

Мачта одна, ставится посрединѣ длины судна и удерживается лошками; на ней поднимается прямой рейковый парусъ. Руль обыкновенный, навѣшиваемый на петляхъ и крючьяхъ. Досчаникъ имѣетъ 2 — 4 весла и 1 — 2 якоря-кошки, вѣсомъ 4 — 6 пуд., съ мочальными канатами, длиною 30 — 35 саж.; вода отливается ручною лейкою. Крѣпленіе кузова деревянное — нагельное и, частію, желѣзное.

Если досчаникъ нагруженъ льномъ, то къ вершинѣ мачты, на флагштокѣ, или *спицѣ*, привязывается пучекъ льна; если же грузъ состоитъ изъ березовыхъ вѣнковъ и посуды, то къ верху мачты привязывается вѣнникъ. Досчаникъ, нагруженный — какъ выражаются Волжане — «разнымъ добромъ», имѣетъ на спицѣ мачты поперечные бруски въ видѣ лѣстницы. Верховые досчаники можно назвать плавучими лавками, потому что по пути къ Астрахани, они приворачиваютъ къ каждому городу и селенію, гдѣ и торгуютъ своими

товарами; въ Астрахань же привозятъ уже — какъ выражаются судовщики — «*одни оборы.*» Распродавъ окончательно остальной свой грузъ, досчаникъ или продается, или возвращается вверхъ съ грузомъ пшена, фруктовъ, шерстяными и шелковыми товарами и т. п.

При досчаникъ бываетъ одно гребное судно: мало-мѣрная лодка.

КАЗАЧІЙ ДОСЧАНИКЪ бываетъ длиною 18—28 фут., шириною 6—9 фут., глубиною $1\frac{1}{2}$ — 2 фут.; грузу понести можетъ 20 и 35 пуд., углубляясь до 1 — $1\frac{1}{2}$ фут. Строится изъ соснового и еловаго лѣса въ низовьяхъ рѣки Волги, въ казачьихъ станицахъ, на ватагахъ, преимущественно же въ г. г. Царицынѣ и Астрахани; стоитъ около 15 руб. сереб.; служить 2—5 лѣтъ.

Устройство и крѣпленіе кузова тѣ же, что и верховаго досчаника; разница только въ слѣдующемъ: у казачьяго досчаника оба штевня, а слѣдовательно обводы носа и кормы — однообразны. Оба штевня есть кривообразныя деревья, имѣющія значительные, одинаковые уклоны наружу. Верхній конецъ форъ-штевня заостряется и, на подобіе рога, круто загибается внутрь судна. Въ кормѣ дѣлаются полати, называемыя собственно *выходомъ*; въ самой же кормѣ, на краю выхода, утверждается *огниво*, съ желѣзнымъ штыромъ, на который надѣвается *поносно* или *потесь*. Подъ выходомъ устраивается каюта, называемая *порой*; въ носу дѣлается или бакъ, или платформа, подобная кормовому выходу, называемая собственно *кичка*, — отсюда происходятъ грозныя въ старину клики Волжскихъ разбойниковъ: «*сарынь на кичку!*» требовавшіе, чтобы

всѣ люди судна, обреченнаго разбойниками на грабежъ, не противились и легли на носовой помость, на кичку, доколѣ хищники, ограбивъ судно, не отъѣдутъ со своею добычею. Отступя отъ кички къ кормѣ, размѣщаются 2 — 3 банки для гребцовъ, въ 4 — 6 веселъ. Въ ближайшую къ кормѣ банку ставится выемная мачта, укрѣпляемая къ бортамъ двумя парами бакштаговъ, съ поднимаемымъ на ней прямымъ рейковымъ парусомъ. Средина досчаника назначается подъ кладъ и пассажи-ровъ; а днище, внутри до банокъ, обшивается тонкими досками. Пазы наружной обшивки конопатятся моча-лою и залащиваются; подводная часть смолится. Досчаники употребляются преимущественно для развоза очередныхъ станичниковъ-казаковъ — по кордонамъ.

НЕВОДНОЙ ДОСЧАНИКЪ называется также просто *неводни-комъ*, бываетъ длиною 20 — 28 и болѣе фут., шириною 6 — 9 фут., глубиною 2 — 2½ фут.; грузу понести можетъ 25 — 40 пуд., и углубляется до 1½ — 2 фут. Строится изъ сосноваго и еловаго лѣса, въ низовыхъ Волжскихъ ватагахъ, въ г. Царицынѣ и выше до г. Саратова, и также и въ Астрахани. Число людей для управленія бываетъ 8 — 12 человекъ-Калмыковъ, но кормщикъ всегда Русскій. Служить 5 — 6 лѣтъ; цѣнит-ся около 15 руб. сереб.

Устройство неводника то же, что и казачьяго досча-ника, только первый дѣлается прочнѣе, и *выхода* въ кормѣ не бываетъ. Неводникъ имѣетъ 4 — 8 веселъ, и одинъ дрекъ, вѣсомъ 1½ пуд. до 3 пуд. съ пенько-вымъ канатомъ, длиною 15 саж. Есть мачта, съ ко-сымъ рейковымъ парусомъ. Неводникъ употребляется

для переноса рыболовныхъ неводовъ, съ одного мѣста на другое — туда, гдѣ предполагается неводить рыбу, или, какъ говорить: «*дѣлать новый забродъ*».

РЫБНИЦА бываетъ длиною 18 — 28 фут., шириною 6 — 9 фут. глубиною $1\frac{1}{2}$ — 2 фут. Строится изъ сосноваго и еловаго лѣса, въ г.г. Царицынѣ, Енотаевскѣ, Астрахани и на нѣкоторыхъ Волжскихъ ватагахъ; число людей не болѣе двухъ. Рыбница стоитъ 10 — 15 руб. сереб., и служить 5 — 6 лѣтъ.

Устройство ея то же, что и у неводника. Пазы наружной обшивки конопатятся пенькою, залащиваются, и весь кузовъ, снаружи и внутри, смолятся. Корма образована какъ у кусовыхъ лодокъ, только безъ шпигеля или *рѣдьки*. Ахтеръ-штевень прямой и ставится на киль вертикально. Руль обыкновенный, навѣшиваемый на крючьяхъ и петляхъ. Мачта одна, съ косымъ рейковымъ парусомъ. Лодки эти употребляются для переноса пойманной неводами рыбы къ мѣсту ея выгрузки, т. е. къ ватажнымъ пристанямъ.

ПРОРѢЗЪ тѣхъ же размѣреній, что и рыбница. Строится въ Астрахани и на окрестныхъ ватагахъ, изъ сосноваго и еловаго лѣса. Стоитъ 10 — 15 руб. сереб.; служить 4 — 5 лѣтъ; управляется двумя человѣками.

На киль ставится форъ-штевень, съ весьма малымъ уклономъ впередъ; ахтеръ-штевень ставится вертикально; каждый *реберце* состоитъ изъ *офлотины* и двухъ *копаней*. Реберцы размѣщаются одинъ отъ другаго въ разстояніи $1\frac{1}{4}$ фут.; обшивка крѣпится гвоздями. Отступя отъ форъ-штевня къ кормѣ, на $\frac{1}{4}$ длины лодки,

дѣлается глухая, непроницаемая для воды, переборка; — она проконопачивается пенькою, залащивается и смолятся. Такая же переборка и въ такомъ же разстояніи отъ ахтеръ-штевня, устроивается и въ кормѣ. Пазы наружной обшивки, отъ штевней до глухихъ переборокъ, конопатятся пенькою, лащаются, и вся лодка, снаружи и внутри, смолятся. Пазы наружной обшивки, заключенные между переборками, не конопатятся и въ кромкахъ досокъ дѣлаются продолговатыя отверстія, называемыя *проръзьями*, для свободного прохода воды въ среднее отдѣленіе лодки, гдѣ содержится живая рыба; отъ сихъ *проръзей* и самая лодка получила названіе.

Въ носовомъ отдѣленіи помѣщается гребецъ—Камыкъ, и ставится мачта, съ косымъ рейковымъ парусомъ. Въ кормѣ помѣщается кормщикъ — всегда Русскій. Средина лодки прикрывается разборною палубою. Руль обыкновенный, привѣшиваемый на петляхъ и крючьяхъ. Суда эти употребляются для переноса живой рыбы съ мѣста лова въ городъ и станицы, на продажу.

КОСНАЯ ЛОДКА бываетъ длиною 18—30 фут., шириною 3—10 фут., глубиною 1½—3 фут.; грузу понести можетъ 25—100 пуд. и углубляется 1—2 фут. и болѣе. Строится изъ сосноваго и еловаго лѣса, и преимущественно въ Астрахани; стоитъ 10—60 руб. сереб.; служить 6—7 лѣтъ.

Конструкція и устройство *косной лодки* тѣ же, что и *свойской лодки*, кромѣ внутренняго размѣщенія и парусности, а именно: отступя на 2½ фута отъ кормы, дѣлается переборка; въ этомъ кормовомъ отдѣленіи

помѣщается кормщикъ, а въ самой оконечности кормы и по бокамъ устраиваются небольшіе рундуки, гдѣ хранятся провизія и другая поклажа. Другое отдѣленіе отъ переборки къ срединѣ лодки, съ устроенными по сторонамъ широкими лавками, и защищенное сверху зонтомъ, назначается для пассажировъ, какъ на катерахъ; далѣе къ носу, размѣщаются банки для гребцовъ, по числу 4 — 12 и болѣе веселъ. На косныхъ, имѣющихъ не болѣе 6 веселъ, каждый гребецъ работаетъ парюю веселъ; а на имѣющихъ болѣе 6 веселъ, каждый гребецъ дѣйствуетъ однимъ весломъ. Гребцы бываютъ преимущественно Калмыки, какъ народъ сильный, крѣпкій и неутомимый. Кормщики всегда Татары или Русскіе, и рѣдко Калмыки.

Косная лодка имѣетъ двѣ мачты, шпринтовный парусъ, и одинъ дрекъ, вѣсомъ не болѣе 4 пуд.

Нельзя не обратить вниманія на особенную форму весельныхъ вальковъ, и на самую манеру гребли Калмыковъ: на ходу, они безпрестанно оглядываются кругомъ, и ежели видятъ впереди какую-либо лодку, или косную, идущую также на греблѣ, по одному съ ними направленію, — тогда въ нихъ немедленно рождается охота, во-что-бы не стало, перегнать передовую лодку. Безпрестаннымъ и дружнымъ крикомъ: «*та-та! та-та!*» они воодушевляютъ другъ-друга, и съ необыкновенною силою ударяя веслами объ воду — даютъ лодкѣ быстрое движеніе впередъ; сильная гребля и удары веселъ объ воду въ такое время, слышны бываютъ почти за версту.

Косныя, имѣющія не болѣе 6 веселъ и употребляемыя ватажными объѣздчиками или зрителями рыб-

ныхъ промысловъ, для наблюденія за безкорыстнымъ отправленіемъ обязанностей ловцовъ и находящихся при нихъ старостъ,—называются *разъѣздными* косными. Неожиданно, въ распахъ наѣзжать на чужихъ ловцовъ, украдкой ловящихъ рыбу не въ своихъ участкахъ, а также ловить промышленниковъ своего участка, тайкомъ продающихъ въ чужія руки пойманную рыбу, — все это есть также цѣль и назначеніе *разъѣздной* косной лодки, называемой также просто: *коснушкою*. Для того-то лодки эти и дѣлаются весьма легкими на ходу подъ парусами; а при сильной и ловкой греблѣ Калмыковъ, онѣ подаются впередъ съ удивительною быстротою. Коснушка также имѣетъ двѣ мачты и одинъ или два шпринтовные паруса, и есть ни что иное какъ *бударка* съ зонтомъ. (Описан. бударки см. ниже).

Косныя лодки, въ мѣстѣ низовыхъ Волжанъ, ведутъ свой родъ отъ тѣхъ быстрыхъ косныхъ, которыя созданы были Сенькою Разинымъ и его товарищами. Въ народныхъ преданіяхъ о наѣздничествѣ и молодечествѣ Разина, весьма часто упоминается о косныхъ лодкахъ,—такъ напримѣръ: сказываютъ, что въ 7 верстахъ отъ г. Астрахани, на Шареномъ бугрѣ⁽⁴⁵⁾ скрывается, будто-бы, подъ заговоромъ кладъ, зарытый Разинымъ и состоящій изъ трехъ косныхъ, наполненныхъ серебромъ, золотомъ и разнымъ драгоценнымъ оружіемъ. Въ пѣсняхъ о житьѣ-бытьѣ памятнаго разбойника, также часто упоминается о косныхъ лодкахъ:

«Что на Волгѣ-то было на матушкѣ,

«Въ самомъ городѣ во Царицынѣ.

«Снаряжали тутъ *косну-лодочку*.

«Что задумалъ атаманъ Разинъ,.... и проч.

Въ другой пѣснѣ поется:

«Что косная-разъѣздная,»..... и проч.

БУДАРКА бываетъ длиною 14 — 25 фут., шириною $2\frac{1}{2}$ — 3 фут., глубиною 1 — $1\frac{1}{2}$ фут., и отличается острою носовой части и большимъ ея уклономъ впередъ, или навѣсомъ. Строится въ г. Астрахани и на всѣхъ окрестныхъ ватагахъ, изъ соснового и елового лѣса. Грузу понести можетъ 10 — 30 пуд, углубляется отъ $\frac{1}{2}$ до 1 фут., и стоитъ 6 — 7 руб. сереб.; служить 5 — 7 лѣтъ.

Дно бударки состоитъ изъ осинового ствола, безъ кия; къ бортамъ, въ вышину, придѣлываются два пояса обшивки, прикрѣпленныхъ къ реберцамъ гвоздями. Реберцы, числомъ не болѣе 5-ти, состояются изъ двухъ штукъ, скрѣпляющихся между собою гвоздями. Внутри помѣщаются одна и двѣ банки, смотря по числу 2 — 4 парныхъ веселъ. Вмѣсто руля употребляется весло, съ широкою копьевидною лопастью на одномъ концѣ, и съ рукояткою на другомъ. Мачта одна со шпринтовнымъ парусомъ. Бударка употребляется для подвоза съ окрестныхъ ватагъ разныхъ жизненныхъ припасовъ: рыбы, овощей и т. п. на городскіе рынки.

Бударки и коснушки очень узки, въ отношеніи ихъ длины, что дѣлаетъ суда эти валкими и на волненіи опасными. Въ отвращеніе этихъ неудобствъ, и для доставленія лодкамъ большей остойчивости, въ сильный вѣтеръ и волненіе, къ каждому борту бударки, со вѣшной стороны привязываются по одному пучку или снопу изъ камыша, длиною 5 фут., толщиною въ окружн.

2½ фута; лодка, снабженная такими снопами, называемыми *плавками*, дѣлается остойчивѣе и избѣгаетъ заплескиванія въ нее волнъ, — вообще становится безопаснѣе. Подобные камышевые *плавки* бываютъ почти при каждой бударкѣ.

ВЕРХОВАЯ ЛОДКА. Размѣренія, конструкція и устройство верховой лодки тѣ же, что и у *завозней*, плавающихъ по рѣкѣ С. Двинѣ. На этихъ лодкахъ, имѣющихъ одну мачту, съ прямымъ рейковымъ, и, почти всегда рогоженнымъ, парусомъ, приѣзжаютъ изъ Саратова въ Астрахань чернорабочіе — цѣлыми артелями, для найма въ работы по ватагамъ, и въ самомъ городѣ; многіе изъ нихъ вступаютъ, подъ именемъ *музуръ*, на службу по найму на купеческія мореходныя суда, преимущественно на шкоуты.

РѢЧНЫЯ ГРЕБНЫЯ СУДА.

Бѣляны, Насады, Конномашинныя суда, Барки, Полубарки, Раскрыги, Коломенки, Межеумки, Стружки.

БѢЛЯНЫ бываютъ длиною 100 — 200 фут., шириною 35 — 62 фут., глубиною 9 — 10 фут.; грузу понести могутъ 100 — 145 тыс. пуд., съ которымъ углубляются 6 — 7 фут. Строятся по большей части въ Костромской губерніи на р. Ветлугѣ, и стоятъ 300 — 700 руб. сереб. Число людей 14 — 36 челов. Устройство бѣяны почти то же, что и барки, съ небольшими измѣненіями.

Днище бѣяны состоитъ изъ толстыхъ продольныхъ брусевъ, поперегъ которыхъ, чрезъ каждые 1½ фута, кладутся офлотины такимъ образомъ, что одинъ конецъ есть кокора, а на другой ставится стойка. Послѣ этого, обдѣлываются бока судна, имѣющіе небольшой уклонъ наружу.

Нижняя часть стѣнъ, кругомъ всего судна, стягн-

вается *порубнями*, коихъ бываетъ до десяти. Внутри судна, по ошлотинамъ настигается досчаная обшивка, покрывающая бока до верху бортовъ. Крѣпленіе деревянное и частью желѣзное. Конопатится мочалою, и пазы залащиваются. Суда эти не покрываются снаружи смолою и не красятся, а остаются чистыми — *бѣлыми*, — отчего и называются *бѣлянами*.

Надъ бѣляной устраивается крыша на легкихъ *челочинахъ*, и закрывается берестою и лубомъ. Бѣляны привозятъ въ Астрахань лѣсъ, хлѣбъ, желѣзо и проч. По разгрузкѣ продаются и употребляются на домовыя постройки. Кромѣ обыкновеннаго руля, въ носу и кормѣ бываетъ еще по одной *потеси*, и даже иногда по двѣ, и отъ 8 до 20 веселъ или *гребковъ*. Якорей два или три, вѣсомъ 11 — 30 пуд., съ мочальными канатами, длиною 150 — 300 саж. Въ носовой и кормовой частяхъ крыши, оставляется по одному люку, или *выходу* въ отдѣленіе или *жильѣ* судорабочихъ и лоцмана, носовицка и водолива.

При бѣлянѣ бываютъ почти всегда два гребныхъ судна: *верховая лодка* и *завозня*.

Бѣляны называются также *насадами*.

КОНИНОМАШИННОЕ СУДНО или, какъ называютъ его мѣстные жители, *машина*, бываетъ длиною 100 — 180 фут., шириною 35 — 42 фут., глубиною 10 — 12 фут.; грузу понести можетъ 25—30 тыс. пуд. и углубляется 3½—5 фут. Строится на рѣкахъ Камѣ, Волгѣ, Вяткѣ, и стоитъ 3700 — 4600 руб. сереб.

Кузовъ судна устраивается такъ же, какъ и у бѣляны, и имѣетъ ту же конструкцію, съ тою только разницею,

что всѣ члены дѣлаются толще; а связи и крѣпленіе стѣнъ и штевней съ днищемъ, и балокъ со стѣнами—бываютъ прочнѣе и, вообще, деревяннаго нагельнаго крѣпленія употребляется весьма мало. На офлотины кладутся и скрѣпляются съ ними 4 продольные бруса, идущіе чрезъ всю длину днища; брусья эти представляютъ добавочныя кильсены, и называются *продольниками*. Подбалочный поясъ состоитъ изъ толстаго бруса, скрѣпленнаго болтами и шпигорьями съ другимъ такимъ же брусомъ, положеннымъ снаружи судна на такой же высотѣ. На грузовой ватеръ-линіи, стѣны судна съ наружной стороны стягиваются 2—3 толстыми порубнями, скрѣпленными со стѣнами и штевнями — шпигорьями и желѣзными скобами. Пазы днища и наружной обшивки конопатятся пенькою и залащиваются. На концахъ балокъ, выдающихся за борта на 3 фута и поддерживаемыхъ съ каждой стороны снизу кокорами, устроивается палуба или платформа, не достигающая до оконечностей судна. Остающееся пространство между нею и штевнями забирается продольными досками. Палубные пазы конопатятся пенькою, и все судно, снаружи и внутри, покрывается смолою; только часть наружной обшивки между порубнями и платформою, и самая рама платформы — красятся; а послѣдняя иногда украшается еще затѣйливою рѣзбою. Платформа, по краямъ ограждается *пдрысками*. На разстояніи $\frac{1}{3}$ длины судна отъ носоваго штевня, помѣщается вертикальный вѣротъ, ставящійся нижнимъ концемъ или пяткою на днище. Къ нижнему концу вѣрота прикрѣпляются желѣзные палы. Вѣротъ, проходя сквозь платформу, имѣетъ на верхнемъ концѣ сосновый, въ

одну саж. въ діаметръ, конусообразный шкивъ, въ верхней части котораго дѣлаются нарѣзки: дабы влагающійся въ него канатъ не скользилъ. Къ нижней части стѣнокъ корпуса придѣлываются или, лучше сказать, подвѣшиваются, шесть чугунныхъ паловъ, называемыхъ *собаками*, вѣсомъ каждый 8 пуд. Одинъ, тонкій конецъ пала имѣетъ видъ жолоба; другой конецъ дѣлается толще, такъ—что отъ тяжести послѣдняго, палъ стремится придти въ вертикальное положеніе, и, такимъ образомъ, зажимаетъ канатъ въ кишѣ. Съ боку ворота, на стойкахъ, укрѣпленныхъ въ палубу, утверждается брусъ, обитый желѣзомъ и установленный такъ, что толстый конецъ пала, обращающійся вмѣстѣ съ воротомъ, дойдя до помянутаго бруса, и всходя на оный, поднимается, отчего другой конецъ пала въ то же время опускается, т. е. отходить отъ кипа, и, такимъ образомъ, освобождается изъ него канатъ и убирается въ бухты. Далѣе, когда толстый конецъ пала, пройдя всю длину бруса, отъ собственной тяжести опускается, конецъ его, на которомъ жолобъ, снова зажимаетъ канатъ въ кишѣ, и дѣйствіе это продолжается непрерывно, пока не выберется изъ воды весь канатъ завезеннаго якоря. Въ продолженіи этой работы, освобождающіеся изъ кипа канаты складываются на гребные суда, и завозятся снова далѣе, впередъ, по требуемому направленію. Воротъ приводится въ движеніе впрягаемыми въ вымбовки лошадьми.

Внутри судна дѣлаются стойла для лошадей; мѣсто для фуража, для провизіи, судорабочихъ, а также для завозныхъ якорей, канатовъ и другихъ принадлежностей плаванія. Машина имѣетъ одну не высокую, лег-

кую мачту, удерживаемую шестью парами бакштаговъ. Надъ лошадьми, приводящими въ движеніе воротъ, устроивается навѣсъ, называемый *полатлями*. На кормовой оконечности платформы устроивается, затѣйливой архитектуры, домикъ, называемый *теремкомъ*, съ узорчатою, иногда позолоченною рѣзьбою, и съ флагштокомъ надъ крышею. Въ *теремкѣ* живетъ *старшій*, управляющій судномъ. Руля не бываетъ; на случай надобности держать двѣ большія потеси и до 8 веселъ на палубѣ. Якорей три—дрекы, вѣсомъ 13—35 пуд., и до 20 канатовъ, длиною каждый 100—120 саж., толщиною около 12 дюймовъ. Случается, что махина ведетъ за собою 15 и даже 20 *подчалковъ*, т. е. грузовыхъ судовъ, связанныхъ по два и по три въ рядъ; въ нихъ, и въ самой машинѣ вмѣщается до 250 тыс. пуд. груза, а въ послѣдней, кромѣ того, еще до 16 рабочихъ лошадей, раздѣляемыхъ на 2—3 смѣны, смотря потому, противный—ли, или попутный вѣтеръ, и въ какой силѣ. Впрочемъ, конномашинныя суда, даже при благопріятныхъ обстоятельствахъ, не могутъ въ продолженіи сутокъ подвигаться впередъ болѣе 50 верстъ. Гребныхъ судовъ: *завозней* или *верховыхъ лодокъ* 3—4. Самое судно служитъ 7—10 лѣтъ. Вода изъ трюма отливается двумя помпами. Число судорабочихъ на машинѣ бываетъ 30—60 человекъ.

БАРКИ, приходящія въ Астрахань, бываютъ длиною 90—100 фут., шириною 30—40 фут., глубиною 7—9 фут.; грузу понести могутъ отъ 13 до 30 тыс. пуд. Число судорабочихъ 35—60 чел. Строятся по всей рѣкѣ Волгѣ и побочнымъ рѣкамъ: Сурѣ, Ветлугѣ, Камѣ

и друг., и стоятъ около 300 руб., имѣть 10—8 веселъ; руль замѣняется потесами, на носу и кормѣ по двѣ. Вообще устройство волжскихъ барокъ — тоже, что и барокъ, плавающихъ по С. Двинѣ. Якорей имѣть — три, вѣсомъ 9—18 пуд., съ мочальными канатами, длиною 80—120 саж. Грузъ, привозимый барками въ Астрахань, состоитъ всегда изъ хлѣба, овса, крупъ и т. п. Барки по выгрузкѣ продаются. При баркахъ имѣется всегда одна или двѣ заводи.

Барки, имѣющія длину 40—80 фут., ширину 17—25 фут., глубину 5—6 фут., и поднимающія грузу не болѣе 4—6 тыс. пуд., — называются *полубарками*.

Барки, приходящія въ Астрахань съ лѣсомъ и лубомъ, бывають безъ крышъ, а потому и называются *раскрыгами*.

КОЛОМЕННИ бывають длиною 100—119 фут., шириною 25—26 фут., глубиною 5—6¼ фут.; грузу понести могутъ 8—9 тыс. пуд., и углубляются на 3½—4 фут. Строятся на рѣкахъ: Камѣ, Чусовой, Бѣлой, а также на Уфѣ — изъ сосноваго и еловаго лѣса, и стоятъ 350—450 руб. сереб. Устройство коломенокъ — тоже, что и барокъ, только у первыхъ крыши дѣлаются ниже, легче и не по всему судну, — носъ и корма остаются не закрытыми; въ кормѣ устроивается каюта для доцмана и судорабочихъ, коихъ бываетъ до 30 челов. Руль замѣняется четырьмя потесами, помѣщенными по двѣ въ носу и кормѣ; веселъ или гребковъ бываетъ 6—8. Вода изъ судна отливается помпою. Якорей — кошекъ — два, вѣсомъ 10—15 пуд., съ мочальными канатами, длиною 250—300—400 саж. Грузъ, привозимый этими судами въ Астрахань, состоитъ по большей части изъ желѣза,

разныхъ пеньковыхъ товаровъ, хлѣба и проч. Коломенки не возвращаются вверхъ, а продаются на мѣстѣ выгрузки, т. е. въ Астрахани.

При коломенкѣ бываетъ одно гребное судно—*верховая лодка*.

МЕЖЕУМКИ бываютъ длиною до 180 фут., шириною 42 фут., глубиною 8 фут.; грузу понести могутъ до 56 тыс. пуд., и углубляются до 5 фут. и болѣе. Стоять 400—600 руб. сереб. Судорабочихъ на Межеумкѣ 12—20 челов.; а иди противъ теченія, бываетъ 180—200 челов. Руль обыкновенный, привѣшивается на петляхъ и крючьяхъ; въ помощь къ нему имѣется въ кормѣ одна *потесь*. Строятся изъ соснового и еловаго лѣса, по большей части на р. Камѣ. Межеумокъ имѣетъ 6—8 весель или гребковъ. Суда эти привозятъ въ Астрахань хлѣбъ, лубъ, желѣзо; а изъ Астрахани вывозятъ преимущественно соль, потому онѣ и называются еще Астраханцами: *солеными судами*.

Дно плоское, состоящее изъ продольныхъ брусевъ, поперегъ которыхъ кладутся офлотины съ кокорами и стойками, образующія бока судна. Ахтеръ-штевень ставится вертикально; а форъ-штевень прямой, но уклоняющійся немного впередъ. Оба штевня связываются съ днищемъ *киопами*. Корма составляется изъ толстыхъ досокъ, образуя плоскій шпигель. Наружная обшивка крѣпится съ реберцами на половину — деревянными нагелями и желѣзными гвоздями. Со внутренней стороны, днище и борта покрываются также внутреннею обшивкою, прикрѣпляющеюся къ набору деревянными нагелями. Верх бортовъ стягиваются съ наружной стороны, толстыми

поясомъ, называемымъ *парубнемъ*. Палуба, основанная на балкахъ, положенныхъ въ разстояніи одна отъ другой на 4 фута, — закрывая носовую часть и середину судна, не доходя до оконечности кормы на 1 саж., оканчивается и заключается переборкою, въ которой дѣлается дверь. Отступя отъ переборки на 3 фута, ставится другая переборка, и пространство между сею послѣднею и ахтеръ-штевнемъ закрывается ютомъ, и назначается для помѣщенія лоцмана. Въ носовой части также отдѣляется переборкою небольшое мѣсто для судорабочихъ; отдѣленіе это сообщается съ верхомъ—люкомъ или *выходомъ*. Подводная часть конопатится пенькою, залащивается, и все судно, снаружи и внутри, смолятся. Вообще межеумокъ строится прочнѣе другихъ судовъ. Якорей имѣетъ два, вѣсомъ 13 — 15 пуд., съ пеньковыми канатами, длиною 160 — 200 саж. При межеумкахъ держатъ *верховую лодку*.

СТРУЖОКЪ. Названіе это дается преимущественно челнокамъ; впрочемъ, нѣкоторыя изъ рѣчныхъ судовъ, какъ-то: полубарки и коломенки — также называются Астраханцами: *струганы*. Въ старинные годы существовалъ изъ Волгѣ особенный родъ струговъ, которые были ни что-иное, какъ перевозныя суда, служившія для переѣздовъ, какъ можно видѣть изъ слѣдующей старинной пѣсни:

«Что по той-ли быстринѣ,
«По Камышинкѣ рѣкѣ,
«Какъ плывутъ тутъ, vyplываютъ
«Два снаряжные *стружка*;
«Хорошо были *стружочки* изукрашены...и пр.

Эти струги строились съ *чердаками*, т. е. съ *свѣтѣлками*, или каютами для путешественниковъ. Императоръ Петръ Великій, въ 1722 году, идя на войну съ Персіею, отправился на *стругу* изъ Москвы въ Нижній Новгородъ, а потомъ въ Астрахань. Стругъ этотъ былъ 18-ти весельный, и назывался: *Москворѣцкій* (44).

Надо замѣтить, что *челноки* С. Двины, нѣсколько отличаются отъ волжскихъ *стружковъ*, — разность состоитъ въ образованіи или видѣ оконечностей, а также и въ управленіи. Оконечности сѣверо-двинскаго *челнока* бываютъ не много вздернуты, тогда какъ у волжскихъ *стружковъ* они согласованы съ бортовою линіею.

Гребецъ на сѣверо-двинскомъ *челнокѣ* — сидитъ въ серединѣ и гребетъ двумя веслами; а на волжскомъ *стружкѣ* — всегда сидитъ или стоитъ въ одной изъ оконечностей, и гребетъ однимъ двулопастнымъ весломъ. Въ Астрахани стружокъ стоитъ 3 — 5 руб. серебромъ.

По описаніи рѣчныхъ судовъ, приходящихъ къ г. Астрахани, изложимъ вкратцѣ нѣкоторыя свѣдѣнія, относящіяся вообще до волжскаго судостроенія и судоходства.

Постройка рѣчныхъ судовъ производится по р. Волгѣ, начиная отъ г. Твери до г. Саратова, при р.р. Медвѣдицѣ, Ячменгѣ, Пучежѣ, и въ особенности Унжѣ, Катунѣ и Черной; а также въ бассейнахъ: Мологи, Шексны, Камы, Вятки и Оки.

Плаваніе по Волгѣ, на протяженіи 3350 верстъ, на-

чинается со времени вскрытія рѣкъ, такъ напримѣръ: верхняя Волга (⁴⁵), въ Твери и выше, замерзаетъ по большой части въ половинѣ октября; вскрывается же всегда почти въ началѣ апрѣля. Время замерзанія и вскрытія средней Волги — самое непостоянное: первое бываетъ между послѣдними числами октября и первыми декабря; а вскрытіе между послѣдними числами марта, и первыми апрѣля. Нижняя Волга покрывается льдомъ во второй половинѣ ноября, и не рѣдко въ послѣднихъ числахъ декабря; а очищается отъ льда въ первыхъ числахъ февраля, или послѣднихъ марта. Правильному безопасному судоходству по р. Волгѣ много препятствуютъ мели, коихъ по всему протяженію рѣки насчитывается до 70. Препятствія не бываетъ только при весеннемъ водопольи, когда Волга заливается на 5, 10 и 20 верстъ въ берега, разширяясь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на 2 и даже на 11 верстъ (⁴⁶), что, впрочемъ, бываетъ не всегда, и зависитъ отъ изобилія снѣговъ: такъ, въ безснѣжную зиму съ 1847 на 1848 годъ, высота воды въ р. Волгѣ въ первое время вскрытія была только 11 и мѣстами 14 вершк. выше ординарной; къ 4-му же іюню она понизилась до 7 и $4\frac{1}{2}$ вершковъ (⁴⁷).

Число различныхъ рѣчныхъ судовъ, приходящихъ къ Астрахани, бываетъ отъ 780 до 1460 (⁴⁸). По прибытіи къ Астрахани, часть судовъ съ грузами желѣза, пеньковаго товара, кожами, рогожами, чугуномъ, мѣдными и стальными издѣліями, хлѣбомъ и проч. останавливаются у пристаней, расположенныхъ отъ Крымской башни Кремля, или отъ Адмиралтейства вверхъ по теченію р. Волги, до протока Кутумъ, и въ самомъ Кутумѣ. Большая же часть судовъ, нагруженныхъ му-

кою, останавливаются ниже города, противъ слободы *Безродной* и татарскаго селенія *Царева*, въ протокъ *Царевомъ*.

Всѣхъ судоходныхъ рѣкъ, составляющихъ Волжскій бассейнъ, считается до 40. Рѣчекъ же и ручьевъ, по которымъ могутъ плавать только небольшіе плоты, и то не во всякое время, считается до 150 ⁽⁴⁹⁾.

При обзорѣ волжскаго судоходства, нельзя не обратить особеннаго вниманія на Дубовскую пристань, гдѣ ежегодно, въ началѣ іюня, собирается такое значительное число судовъ, что весь берегъ, на нѣскольکو верстъ устанавливается ими. Отсюда товары и даже самыя суда съ ихъ грузами, цѣликомъ или разобранными перевозятся сухимъ путемъ, чрезъ степь, на р. Донъ, къ станціи Качалинской, гдѣ спускаются опять на воду. Большія суда, какъ бѣляны, перевозимыя въ Качалину разобранными, по прибытіи къ мѣсту, съ большимъ искусствомъ и скоро собираются и спускаются на воду. Эта любопытная перевозка судовъ, на разстояніи 62 верстъ, до устройства здѣсь желѣзно-конной дороги, чрезъ обширную степь, производилась слѣдующимъ образомъ: подъ судно, поднимающее отъ 2 до 5 тыс. пуд. груза, подводили четыре дубовыя колеса или катка, безъ спиць, на двухъ осяхъ; поперечникъ заднихъ катковъ дѣлается $1\frac{1}{2}$ аршина, а переднихъ 1 аршинъ. По окружности катковъ провертывались, по направленію радіусовъ, до осей — дыры; въ нихъ наливалась смола или сало, для смазки. Во время движенія, дыры затыкались смолою. На осяхъ устанавливали судно, скрѣпляя его упорками или *люшнями*, которыя утверждались по концамъ осей, и связывались

съ судномъ веревками. Подъ судно протягивали канатъ и прикрѣпляли къ осямъ и къ самому судну. Къ канату припрагали отъ 10 до 50 паръ воловъ, смотря по величинѣ груза. При благопріятномъ вѣтрѣ, суда распускали паруса, и тогда поѣздъ этотъ, въ необозримой степи, съ толпою погонщиковъ и проводниковъ, представлялъ весьма интересное зрѣлище, напоминающая флотъ Олега.

Въ благопріятныя эпохи этихъ транспортовъ, особенно въ 1815 году, перевозилось изъ Дубовки на р. Донъ до 250 судовъ, и употреблялось до 3000 телегъ (⁵⁰). Впослѣдствіи, съ усиленіемъ балтійской торговли, когда большая часть произведеній обратилась къ Петербургу, дубовско-качалинскіе транспорты постепенно слабѣли. Нынѣ рѣки Волга и Донъ, отъ Дубовки до Качалинской станицы, соединены желѣзно-конною дорогою, при которой находится до 235 вагоновъ, и которая содержится компаніею.

IV.

ОБЩІЙ ВЗГЛЯДЪ НА РѢЧНОЕ СУДОСТРОЕНІЕ И СУДОХОДСТВО, ВЪ БАСЕЙНАХЪ СѢВЕРОВДВИНСКОМЪ И ВОЛЖСКОМЪ.

Заклучимъ обзоръ рѣчнаго судостроенія и судоходства въ сѣверной части Европейской Россіи, нѣкоторыми дополнительными, болѣе общими свѣдѣніями.

Изъ описанія рѣчныхъ судовъ, плавающихъ по рѣкамъ: С. Двинѣ и Волгѣ, видно, что построеніе ихъ, для сплава къ г. Архангельску, производится единственно въ Сѣверодвинскомъ бассейнѣ, а для сплава къ г. Астрахани, суда строятся въ бассейнѣ Волжскомъ. Эта постройка рѣчныхъ судовъ въ Россіи, составляетъ одну изъ важныхъ отраслей народной промышленности, и занимаетъ десятки-тысячъ рукъ, такъ напримѣръ: въ 1828 году было построено въ Россіи 28,386 судовъ ⁽⁵¹⁾; полагая, что при построеніи каждаго изъ нихъ — отъ лодки до огромной коренной — находилось отъ 2 до 25 человѣкъ, выходитъ, что въ означенномъ

году занято было постройкою судовъ болѣе ста-тысячъ человѣкъ.

Лѣса для судовъ, строящихся по рѣкамъ Сѣверодвинскаго бассейна, растущіе за болотами и тундрами, начинаютъ рубить и заготовлять не ранѣе того, какъ болота и тундры хорошо промерзнуть, — тогда доступъ къ нимъ, равно какъ и вывозка деревъ изъ лѣса — дѣлаются возможными и удобными. Время рубки и заготовки лѣсовъ заключается между послѣдними числами ноября и послѣдними января. Время же рубки лѣсовъ, для судовъ строящихся по рѣкамъ Волжскаго бассейна, весьма неодинаково, — оно бываетъ между послѣдними числами ноября и первыми января. Срубленные деревья вывозятся изъ лѣсу или лошаадьми, или людьми; въ послѣднемъ случаѣ, иногда, участвуютъ цѣлыя деревни, — мужики и бабы, *старый и малый*.

Лѣса на строеніе судовъ употребляются:

1) *Сосна*, — изъ которой преимущественно дѣлаются наружныя и внутреннія обшивки, крыши или палубы, нагели, иногда-же днища.

2) *Ель*, — изъ корней ея выдѣлываются кокоры или шпангоуты, крышечныя стропила или чоблочкины, кѣны, князи, мачты, рей, веслы, потеси, рули, иногда днища.

3) *Осина*, — изъ стволовъ ея дѣлають челны или стружки, называемые также трубами.

4) *Береза*, — на рукоятки для веселъ и потесей, и частію на нагели; а *береста* — на судовыя крыши.

5) *Липа*, — идетъ на рѣзбу, для украшенія судовъ, отъ нее получается лубъ на судовыя крыши, и мочала — на канаты и для конопати.

6) *Ольха*, — особенно въ бассейнѣ верхней и нижней Волги, замѣняетъ собою *ель*.

Для постройки судовъ выбираются удобныя мѣста по берегамъ рѣкъ, на которыхъ и ставятся *подъли*, т. е. элинги. *Подъль*, непокрываемая весеннею водою, называется: *сухоподъльемъ*, а покрываемая водою — *поемнымъ мѣстомъ*, или *поемникомъ*. Тутъ же вблизи *подъли*, производится и распиловка лѣса ручными пилами.

При построении судна рабочихъ бываетъ отъ 2 до 25 и болѣе, смотря по величинѣ судна. Само собою, что мастера при постройкѣ судовъ руководствуются одною сноровкою глаза, да русской смышленностью, и немногими правилами, преданными имъ отъ предковъ. Инструменты, употребляемые при судостроении, суть: топоры, долоты плотничныя и рѣзные, пилы, струги — называемые *моськами*, буравы, молоты, молотки, конопатки и мушкеля.

Готовое къ спуску судно пробуется водою, которую носятъ изъ рѣки ведрами, и наполняютъ ею судно до вышины предполагаемой грузовой ватеръ-линии.

Суда, строимыя на *поемникахъ*, при прибылой водѣ всплываютъ сами собою. Для судовъ же, строимыхъ на сухихъ подѣляхъ, устраиваютъ особенные спуски.

Суда, строимыя въ Сѣверодвинскомъ бассейнѣ, снабжаются канатами и вообще *такелажемъ* и *якорями* — изъ губерній Архангельской и Нижегородской. *Жельзомъ* — изъ губерній Вологодской, Нижегородской и Вятской. *Парусиною* — изъ Ярославской и частию Костромской. *Смолою* — изъ губерній Архангельской и Вологодской. *Пенькою* — изъ Вологодской, Ярославской,

Вятской и Владимірской губерній. Строимыя же въ Волжскомъ бассейнѣ суда снабжаются: *канатами*, *та-келажемъ* и *якорями* изъ губерній Симбирской и Нижегородской. *Жельзомъ* — изъ губерній Московской, Нижегородской, Пермской и Симбирской. *Парусилою* — изъ Костромской и Ярославской. *Смолою* — изъ Вологодской, Костромской и Пермской. *Пенькою* — изъ губерній Тверской, Костромской и Вятской.

Рѣчные суда, плавающія только по теченію и служащія на одинъ сплавъ, называются *сплавными*. Онѣ управляются потесами, веслами, а иногда имѣютъ и паруса. Суда же, служащія нѣсколько лѣтъ, возвращающіяся вверхъ, называются *ходовыми*. Онѣ приводятся въ движеніе парусами, веслами, завозами, бичевою, упорными шестами, и наконецъ, буксируются конношинными судами, изобрѣтенія механика *Паудебарда*. Въ послѣднее время введены на Волгѣ пароходы. Изъ всѣхъ способовъ хода противъ теченія, плаваніе завозами есть самый медленный, — посредствомъ его судно уходитъ не болѣе 20 или много 25 верстъ въ день.

Успѣшному и безопасному плаванію судовъ по рѣкамъ сѣверной и южной части Европейской Россіи, много препятствуютъ: 1) мели, и 2) неимѣніе хорошихъ пристаней. Для отвращенія перваго неудобства много предпринималось стараній, и еще больше проектовъ; но опыты не соотвѣтствовали успѣхамъ, и улучшенія фарватера по р. Волги до сихъ поръ ограничиваются нѣсколькими укрѣпленіями и плотинами, для направленія теченія чрезъ мели. Второе неудобство т. е. недостатокъ пристаней, для укрытія судовъ отъ непогодъ и отъ весенняго ледоплава, весьма ощутительно,

такъ на примѣръ: р. Сѣв. Двина по всему ея теченію не имѣетъ, не говоримъ удобной, но даже ни одной пристани, гдѣ-бы суда могли останавливаться безопасно на зимовку, или укрываться отъ сильнаго вѣтра; и сколько вреда, сколько убытковъ отъ этихъ важныхъ недостатковъ! Возьмемъ одинъ тому примѣръ: въ 1846 году, при сильномъ весеннемъ разлитіи рѣкъ, отъ бурь и сильныхъ вѣтровъ, съ 25 на 26 мая погибли на р. Волгѣ: одно конномашинное судно и два подчалка, цѣною на 100000 руб. сереб.; того же года, въ апрѣлѣ и маѣ, въ разныхъ мѣстахъ Волги, Камы и Оки разбились и потонули 75 судовъ съ частными и казенными грузами; при чемъ погибли 88784 четверти хлѣба и 549168 пуд. желѣза; въ томъ же году, въ Рыбинскѣ, при вскрытіи рѣкъ Волги и Шексны, повреждено льдомъ 6 конномашинныхъ судовъ, 23 подчалка, 17 гусянокъ, 12 коломенокъ и 20 лодокъ, — убытокъ превышалъ 100000 руб. сереб. (5^а). Въ послѣднее время, заботливое правительство, усиливая средства къ удовлетворенію нуждъ и потребностей внутренней торговли, обратило особенное вниманіе на улучшеніе водныхъ путей: такъ въ 1847 году, съ Высочайшаго повелѣнія, учрежденъ особый капиталъ, подъ наименованіемъ *«вспомогательнаго капитала на улучшеніе водныхъ системъ»*.

Выше сказано было, что рѣчное судно служитъ по большей части не болѣе пяти лѣтъ, такъ что каждый годъ возобновляется болѣе четвертой части всѣхъ, плавающихъ по рѣкамъ сѣверной части Европейской Россіи судовъ, на построеніе которыхъ, по сравнительному съ величиною ихъ разчисленію, употребляется до мил-

ліона пней деревъ. Много изыскивали и предлагали средствъ отвратить подобнаго рода истребленіе лѣса: указы Петра и Его преемниковъ (⁵³), направленные ко введенію правильнаго построенія судовъ, могущихъ служить отъ 7 до 10 лѣтъ, не достигли цѣли, по весьма ясной причинѣ: *новоманерныя суда*, каковыя предлагалъ Петръ — *эверсы*, и другія — были неудобны для плаванія по нашимъ рѣкамъ, которыя въ послѣдней половинѣ лѣта дѣлаются непроходимы даже для судовъ средней величины. Одно средство, предписанное Петромъ, для отвращенія гибели лѣсовъ, имѣло полный успѣхъ: поощренія къ устройству пильныхъ мельницъ, съ цѣлію прекратить строеніе судовъ изъ досокъ *топорнаго дѣла*. Въ послѣднее время кажется поняли, что учрежденіе рѣчнаго пароходства и улучшеніе сухопутныхъ путей — весьма много будетъ содѣйствовать къ сохраненію лѣсовъ, и по возможности отдалить ихъ конечное истребленіе.



ПРИЛОЖЕНИЕ.

ЧАСТЬ I.

ВВЕДЕНИЕ.

- 1 — Полн. собр. зак. Рос. Импер. указы: 1762 г. мая 23 № 12899—1781 г. іюня 25, № 15176—1784 г. февраля 21, № 15932 и 15933.

ГЛАВА I.

- 2 — Мѣстная пословица, т. е. дай Богъ, чтобъ въ день Св. Калинника (29 іюля) не случилось ясной и вмѣстѣ холодной погоды, вредной для хлѣбныхъ растеній.
- 3 — Энцикл. лекс. 1835 г. Томъ III, стр. 232.
- 4 — Лѣтописецъ Соловецкій 1429—1833 г. стр. 11—12.
- 5 — Энцикл. лекс. 1835 г. Томъ III, на стр. 232 говорится: «Новгородцы *первые* начали строить здѣсь городки, и завести пристани, къ которымъ, задолго прежде открытія Архангельскаго порта, пріѣзжали Датскіе и Нормандскіе мореплаватели,» и проч.
- 6 — Описаніе Архангельской губерніи, 1813 г. стр. 53. К. Молчанова.

- 7 — Лѣтопис. Соловецк. 1429—1833 г. стр. 30.
- 8 — Энцикл. лекс. 1835 г. Томъ III, стр. 237.
- 9 — Опис. Арх. губерніи. 1813 г. стр. 143. К. Молчанова.
- 10 — Тамъ-же стр. 82.
- 11 — Тамъ-же, стр. 87.
- 12 — Полн. собр. зак. Рос. Импер. указъ 1700 г. февраля 2, № 1749.
- 13 — Тамъ-же, указъ 1714 г. декабря 28.
- 14 — Тамъ-же, указъ 1718 г. іюля 2.
- 15 — Тамъ-же, указъ 1719 г. марта 11.
- 16 — Энцикл. лекс. 1837 г. Томъ VII, стр. 561.
- 17 — Полн. собр. зак. Рос. Импер. указъ 1728 г. августа 31.
- 18 — Тамъ-же, указъ Коммерцъ-Коллегіи 1732 г. іюня 5.
- 19 — Энцикл. лекс. 1837 г. Томъ VII, стр. 558—Опис. Арх. губ. 1845 г. стр. 22. Пушкарёва.
- 20 — Опис. Арх. губ. 1813 г. стр. 118, 255, 256, 257 и 258 К. Молчанова.
- 21 — Тамъ-же, стр. 117-118.
- 22 — Арханг. губ. вѣдомости 1853 г. № 40,—«Лѣсная промышленность въ Бѣломорьи»—О. А. Богуслава.
- 23 — Опис. Арх. губ. 1845 г. стр. 30. Пушкарёва.
- 24 — Энцикл. лекс. 1837 г. Томъ VII, стр. 558—Опис. Арханг. губ. 1845 г. стр. 22. Пушкарёва.
- 25 — Опис. Арх. губ. 1845 г. стр. 41. Пушкарёва—Опис. Арх. губ. 1813 г. стр. 234. К. Молчанова—Записка Гидр. Депо 1837 г. Часть V, стр. 119.
- 26 — Полн. собр. закон. Рос. Импер. указъ 1799 г. марта 13.
- 27 — Тамъ-же, указъ 1803 г. декабря 31.
- 28 — Энцикл. лекс. 1837 г. Томъ VII, стр. 558—Опис. Арханг. губ. 1845 г. стр. 22. Пушкарёва.
- 29 — Опис. Арх. губ. 1813 г. стр. 103. К. Молчанова.
- 30 — Прибав. къ Арх. губ. вѣдомост. 1844 г. іюля 26 № 30.
- 31 — Опис. Арх. губ. 1845 г. стр. 22. Пушкарёва.
- 32 — Энцикл. лекс. 1836 г. Томъ VII, стр. 1.

- 33 — Примѣч. къ ст. 754 свод. зак. гражд. Томъ VIII, изданіе 1842 г. Устав. мѣсн.
- 34 — Прибав. къ Арх. губ. вѣдомост. 1843 г. ноября 17, № 46.
- 35 — Лѣтописецъ Соловецкій 1833 г. стр. 146.
- 36 — Прибав. къ Арх. губ. вѣдомост. 1844 г. № 26.
- 37 — Берега Бѣлаго моря называются: между Канинымъ носомъ и рѣкою Чижею—*Канинскимъ*; отъ рѣки Чижи до города Мезени—*Мезенскимъ*; отъ устья рѣки Мезени или мыса Толстикъ, до устья рѣки С. Двины или до желѣзныхъворотъ — *Зимнимъ*; весь южный берегъ до мыса Лѣтній Орловъ—*Лѣтнимъ*; восточный берегъ Онежскаго залива—*Онежскимъ*; отъ города Онеги до города Кеми—*Поморскимъ*; отъ города Кеми до деревни Кандалакши—*Корельскимъ*; отъ деревни Кандалакши до рѣки Варзуги—*Кандалакскимъ*; отсюда къ сѣверу до мыса Св. Носъ—*Терскимъ*; отсюда до границы Норвежской Лапландіи—*Мурманскимъ*.
- 38 — Сводъ Рос. закон. изд. 1842 г. часть IV, книга 11, ст. 739-744, Устав. мѣсн.
- 39 — Арх. губ. вѣдом. 1844 г. № 26.
- 40 — Годы службы судовъ считаются у Поморцевъ *водами*: если судно на *плотой водѣ*, значитъ, что оно существуетъ пятый годъ, и т. д.
- 41 — Считая отъ мыса Горболуцкаго у острова Жижгина, до деревни Чаванги близъ рѣки Варзуги—разстояніе кратчайшее.
- 42 — Подробное и весьма любопытное описаніе этого случая помѣщено въ С. П. вѣдом. 1846 г. № 3.
- 43 — Значитъ: прошлаго года
- 44 — Тетрива-деревня на Терскомъ берегу Бѣлаго моря.
- 45 — Дуракова-деревня на Лѣтнемъ берегу Бѣлаго моря.
- 46 — Названія компасныхъ румбовъ, употребляемыя Поморцами: N—*сѣверъ*. N(O)—*стрикъ сѣвера къ полуношнику*. NNO—*межъ сѣвера полуношникъ*. NO(N)—*стрикъ полуношника къ сѣверу*. NO — *полуношникъ*. NO(O)—*стрикъ полуношника къ востоку*. ONO — *межъ востокъ полуношникъ*. O(N)—

стрикъ востока полуношникъ. O — востокъ. OtS — стрикъ востока къ обьднику. OSO — межъ востокомъ обьдникъ. SotO — стрикъ обьдника къ востоку. SO — обьдникъ. SotS — стрикъ обьдника къ лѣту. SSO — межъ лѣта обьдникъ. StO — стрикъ лѣта къ обьднику. S — лѣто. StW — стрикъ лѣта къ шалонику. SSW — межъ лѣта шалоникъ. SWtS — стрикъ шалоника къ лѣту. SW — шалоникъ (у Мезенцевъ: паужникъ). SWtW — стрикъ шалоника къ западу. WSW — межъ западъ шалоникъ. WtS — стрикъ запада къ шалонику. W — Западъ. WtN — стрикъ запада къ побережнику. WNW — межъ запада побережникъ. NWtW — стрикъ побережника къ западу. NW — побережникъ (у Мезенцевъ: глубникъ.) NWtN — стрикъ побережника къ сѣверу. NNW — межъ сѣверъ побережникъ. NtW — стрикъ сѣвера къ побережнику.

47 — Записка Гидрогр. Дено 1837 г. часть V, стр. 164.

48 — Ставить на островахъ и приморьѣ кресты — есть господствующій обычай между Поморцами. Выдержитъ-ли онъ благополучно бурю въ морѣ подъ парусами или на якорѣ, или избавится отъ опасности, по минованіи ихъ — онъ ѣдетъ на берегъ и ставитъ тутъ крестъ. Ему удастся ловъ рыбы и звѣря — онъ, отправляясь съ добычею домой, во свояси, и оставляя становище, ставитъ тамъ крестъ. Иногда, оставаясь на мѣстѣ за противнымъ вѣтромъ, ставятъ крестъ отъ бездѣлья. Нерѣдко-же крестъ обозначаетъ могилу усопшаго, или утопленника. Спасенный Провидѣніемъ и искусствомъ смѣлаго лодмана отъ гибели въ бурю на Бѣломъ морѣ—Петръ I, войдя благополучно въ Унскую губу, въ память своего избавленія, поставилъ на берегу деревянный крестъ, сдѣланный имъ самимъ.

ГЛАВА II.

49 — Въ Царственномъ Лѣтописцѣ говорится: «того же лѣта (1139), приходили Свейскій князь съ Бискупомъ въ 90

Шнекахъ на гости Новгородскіе, и уже изъ за-морья шли съ великимъ богатствомъ въ пяти лодіяхъ, и бишася много, и не успѣша ни что-же Новгородцамъ, и отлучиша у нихъ три *Шнеки*, а избиша у нихъ стонятьдесятъ.»

ГЛАВА IV.

- 50 — Свѣдѣнія эти собраны на мѣстѣ.
51 — Лѣсной Словарь изд. Департ. Кораб. лѣс. 1843 г. часть III. ст.: «*рѣчное сообщ. и рѣчное судоход. въ сѣвер. лѣсист. полость Россіи.*»
52 — Лѣсн. Журн. 1847 г. августа 23, № 34.
53 — Лѣсн. Слов. изд. Департ. Кораб. лѣс. 1843 г. часть III. ст.: «*рѣчное сообщ. и рѣчное судоход. въ сѣвер. лѣсист. полость Россіи.*»
54 — Свѣдѣнія эти собраны на мѣстѣ.

ЧАСТЬ II.

ГЛАВА I.

- 1 — *Ходить въ закрой* значить: удалаться отъ береговъ на разстояніе, съ котораго берега начинаютъ скрываться подъ горизонтъ.
2 — *Черни* — берега поросшія камышомъ.
3 — Историч. опис. Рос. Коммерц. изд. 1785 г. Томъ II, книга 2, Чулкова.
4 — Записка объ Астрахани, 1841 г. стр. 198, Рыбушкина.
5 — Полн. собр. зак. Рос. Имп. указы 1719 г. іюля 9, и 1722 г. апрѣля 6.
6 — Тамъ-же, указы 1722 г. мая 30 и іюля 18.
7 — Тамъ-же, указы 1722 г. сентября 21.

- 8 — Тамъ-же, указы 1723 г. января 11.
- 9 — Тамъ-же, указы Прав. Сената 1720 г. марта 28
- 10 — Тамъ-же, указы 1728 г. августа 31.
- 11 — Тамъ-же, указы 1739 г. іюля 13.
- 12 — Этотъ указъ не внесенъ въ Полн. собр. зак. Рос. Имперіи.
- 13 — Мор. Сб. ст: «*Астраханскій портъ съ 1725 по 1781 г.*» Ал. Ск.
- 14 — Тамъ-же.
- 15 — Истор. опис. Рос. Коммерц. изд. 1785 г. часть IV. Чулковъ.
- 16 — Полн. собр. зак. Рос. Имп. указы 1762 г. іюля 31.
- 17 — Гмелинъ—его путешеств. изд. 1777 г. часть 11.
- 18 — Мор. Сб. ст.: «*Астрах. портъ съ 1725 по 1781 г.*» Ал. Ск.
- 19 — Полн. собр. зак. Рос. Имп. указы 1823 г. октября 17.
- 20 — Журналъ «*Славянинъ*» 1830 г. части 15-16.
- 21 — Прибав. къ Астр. губ. вѣдом. 1843 г. іюля 24, № 20.
- 22 — Астрах. губ. вѣдом. 1838 г.
- 23 — Прибав. къ Астр. губ. вѣдом. 1839 г. февраля 18, № 7.
- 24 — Тамъ же.
- 25 — Журналъ Мануфак. и Торг. 1847 г.
- 26 — С. П. вѣдомости 1845 г. іюня 16, № 133.
- 27 — *Учугъ*—рядъ забитыхъ поперегъ рѣки свай, препятствующій проходить крупной рыбѣ вверхъ, далѣе, противъ теченія рѣки. По срединѣ ряда свай ставится изба, съ разборнымъ поломъ, откуда *баирятъ*, т. е. ловятъ изъ воды баграми, подошедшую къ *Учугу* рыбу.
- 28 — Запис. объ Астр. 1841 г. стр. 189. Рыбушкина.
- 29 — Тамъ-же, стр. 193, 195 и 206.
- 30 — Верфь, элингъ — этихъ названій здѣсь не существуетъ, они замѣняются словомъ: *строение*.
- 31 — Запис. объ Астр. 1841 г. стр. 196. Рыбушкина.
- 32 — Полн. собр. зак. Рос. Имп. указы 1832 г. апрѣля 9.
- 33 — Тамъ-же, указы 1836 г. августа 3.
- 34 — Вѣтры называются здѣсь такъ: N — *верховой*, S — *моряна*, W — *горный*, O — *сарайчикъ*.

ГЛАВА II.

- 35 — Большой гвоздь, длиною до 9 дюйм., съ широкой шляпкою.
- 36 — Обыкновенный корабельный болтъ, утоненный конецъ котораго разщепляется по длинѣ на два хвоста, т. е. на двѣ половинки: при закрѣпленіи болта, эти хвосты пропускаются въ плоское кольцо и на немъ разгибаются.
- 37 — *Ласта* — липовая дрань толщ. $\frac{1}{4}$ дюйм., немного шире паза, который она прикрываетъ.
- 38 — Дерево это въ изобиліи растеть при подошвѣ горъ близъ Астрабадскаго залива. Оно крѣпко, но непрочно: будучи употреблено въ дѣло, скоро обнаруживаетъ поздраватость. Его должно кажется отнести къ породѣ *каменнаго дуба* (*Quercus ilex.*), потому что послѣдній также точно разрушается отъ времени, особенно же отъ рѣзкихъ воздушныхъ перемѣнъ, дѣлаясь поздраватымъ. См. Лѣсн. Слов. изд. Департ. Кораб. лѣс. 1843 г. 1 ст. *Дубъ*.
- 39 — Каспійскіе ловцы не говорятъ: пойду въ море, пришелъ съ моря: а говорятъ: *поплы въ море, прибѣжалъ съ моря*.
- 40 — Шесты эти употребляются на отмельхъ мѣстахъ, гдѣ изъ опасенія при скоромъ ходѣ сѣсть плотно на мель, нельзя идти на греблѣ или подъ парусами. Шестами упираются съ обонхъ сортовъ и, такимъ образомъ, даютъ судну движеніе,—что и называется: *шеститься*.
- 41 — Мѣшки, сшитые изъ козьей шкуры, шерстью внутрь.

ГЛАВА III.

- 42 — Выраженіе: парусъ легъ на мачту, замѣняется слѣдъ словомъ: *облобачило*, т. е. вѣтръ задулъ въ лобъ.
- 43 — Бугоръ этотъ неправильно называютъ: *Жареный*, вмѣсто *Шареный*. Прежде, суевѣрные искатели кладовъ, искали, шарили въ этомъ бугрѣ мнимыхъ сокровищъ. Въ Астрахани, на югозападной сторонѣ Залчяго бугра, еще нынѣ видны ямы и рытвины, напоминающія лопату обманутаго корыстолюбія. До сихъ поръ еще указываютъ на

непечатыя въ немъ мѣста, въ которыхъ предполагають зарытые клады.

44 — Мор. Слов. Шишкова, изд. 1832 г. см. слово: *Струвъ*.

45 — Часть рѣки Волги отъ истока до рѣки Тверцы-называется *верхнею*; отсюда до г. Рыбинска-*среднею*; отсюда до г. Астрахани-*нижнею*.

46 — Энцикл. лекс. 1838 г. Томъ XI, ст.: *Вола*.

47 — С. П. вѣдом. 1848 г. № 123 и 167.

48 — Свѣдѣнія эти собраны на мѣстѣ, и сличены съ таковыми-же свѣдѣніями помѣщенными въ Энцикл. лекс. 1838 г. Томъ XI, ст. *Вола*.

49 — Тамъ-же.

50 — Тамъ-же.

ГЛАВА IV.

51 — Энцикл. лекс. ст. *Барки въ Россіи*.

52 — Рус. Инв. 1846 г. № 225.

53 — Полн. собр. зак. Рос. Имп. указы: 1714 г. августа 18, 1717 г. сентября 31, 1718 г. февраля 14, 1720 г. апрѣля 9 и сентября 2, 1718 г. ноября 16 и друг.

