

Алексей Иванов

Речфлот

История речного флота
Российской империи
и Советского Союза

Москва
2024

АНО
АЛЬПИНА НОН-ФИКШН

УДК 656.62(47)"1682/1999"
ББК 39.402г(2Рос)
И20

Текст публикуется в авторской редакции

Иванов А.

И20 Речфлот: История речного флота Российской империи и Советского Союза / Алексей Иванов. — М. : Альпина нон-фикшн, 2024. — 550 с. : ил.

ISBN 978-5-00223-119-5

Все любят морской флот. Но Россия — держава речная, и подлинный флот России, один из величайших в мире, — это речной флот. Вот только общество почти не замечает его. То есть не замечает страны, в которой живёт.

Русь превращалась в Россию, растекаясь по рекам. Первопроходцы шли на стругах и ладьях, дощаниках и барках. Пётр I превратил своё государство в империю и построил для столицы первые каналы, а Екатерина II, продолжая дело Петра, учредила правила судоходства по ним. Потом эти правила были распространены на все реки Отечества. Так из разношёрстной массы речных судов был сформирован «регулярный» флот. Речной флот.

Первый русский пароход был речным, и первый теплоход — тоже. Дорог в стране всегда не хватало, и прогресс пробирался в Россию по рекам. Его везли речные суда. Передовые технологии — промышленные, экономические и социальные — сначала появлялись на речфлоте. Речфлот участвовал во всех делах родины. Освободившиеся от крепостной зависимости крестьяне шли в пароходчики, и первые фирмы были пароходствами. Расцвет капитализма — это речные тресты и синдикаты. Гражданская война — это сражения речных бронefлотилий. Свои суда были у бравого стахановского движения, у грандиозных строек индустриализации, у жестокого ГУЛАГа. В Великую Отечественную речные суда эвакуировали тысячи заводов и миллионы людей, речные корабли бились с врагом на фронтах. И послевоенный расцвет СССР был расцветом речного флота, когда по рекам двинулись гигантские сухогрузы, горделиво поплыли пассажирские лайнеры, стремительно полетели суда на подводных крыльях.

В этой книге рассказывается не только о развитии речфлота, но и о людях, которые творили речную историю России. О внутреннем устройстве речной жизни. О её взаимосвязях с политикой и культурой. О катастрофах, которые сотрясали страну и речфлот. Об удивительных проектах и фантастических мечтах. О нерасторжимом родстве простого человека и речного парохода. В конце концов, в этой книге рассказывается о судьбе и душе нации, потому что корабль — это всегда и судьба, и душа.

ISBN 978-5-00223-119-5

УДК 656.62(47)"1682/1999"
ББК 39.402г(2Рос)

Все права защищены. Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети интернет и в корпоративных сетях, а также запись в память ЭВМ для частного или публичного использования, без письменного разрешения владельца авторских прав.

© А. В. Иванов, 2023
© ООО «Альпина нон-фикшн», 2024

Содержание

Пролог.....	9
-------------	---

Глава 1 Из-под топора

Речфлот 1697–1815	13
«От начинания того» История фрегата «Орёл»	17
Судовщики Судовой промысел в России	19
Флот святого МАКАРИЯ Макарьевская ярмарка	21
Речные грузовики Барки на реках России	23
«Новоманерные суда» Реформа судостроения Петра I	25
Адмиралтейства Распространение новых технологий.....	28
Вольной божьей дорогой Бурлачество на реках России.....	31
Венценосные плавания Речные путешествия Екатерины II	34
Легенда речфлота ГАЛЕРА «ТВЕРЬ»	36
Конномашинные суда Первый опыт коноводок	38
Творец и водоходы Изобретения Кулибина	39
Вниз по реке теснин «Железные караваны» на Урале	42
«Ворами слыть» Гардкоутная стража	45

Глава 2 Дым над водой

Речфлот 1815–1843.....	48
Повелитель стимботов Первый пароход Берда	50
Соперник Пароходы Всеволожского	53
«Подвиг на пользу науки» Исследования Базена	56
Крах энтузиаста Пароходы Евреинова	57
Пути неисповедимые Распространение пароходов в России.....	59
Уродины прогресса Второй опыт коноводок.....	63
Свободу пароходу! Отмена привилегии Берда	65
Лебединая песня Волжская расшива.....	67

Глава 3

Колёса победы

Речфлот 1843–1870.....	70
«КАПИСТОНЫ» Распространение кабестанов.....	72
ПЕРЕЛОМ НА ПЕРЕКАТАХ Появление «Пароходного общества по Волге».....	75
ЕХАТЬ НОВЫМ ПУТЁМ Появление товарищества «Самолёт»	77
ПАРОХОДЫ БОЛЬШОЙ ПОЛИТИКИ Первые пароходы на Амуре.....	80
ДЕ-ЮРЕ И ДЕ-ФАКТО Появление компании «Кавказ и Меркурий»	82
НА СТРЕЖЕНЬ! Инфраструктура речфлота	84
ПОКА ЕЩЁ РАНО «Литературная экспедиция».....	87
ЧТО-ТО НЕ ТАК «Самолёт» в 1860-е годы.....	88
КРЕСТЬЯНСКИЕ ПАРОХОДЫ Речфлот после отмены крепостного права.....	90
ВЛАДЕЛЕЦ САМОДЕРЖЦЕВ «Пароходное общество по Волге» в 1860-е годы	92
«ВОДОТЕСНИТЕЛЬНЫЙ» СПОСОБ Борьба с перекатами	94
ПЕРВЫЙ СУДОСТРОИТЕЛЬ Основание Сормовского завода	97
АРИСТОКРАТЫ РЕКИ «Кавказ и Меркурий» и власть.....	99

Глава 4

Обгоняя всех

Речфлот 1871–1902.....	103
«АМЕРИКАНЦЫ» Появление двухпалубных пароходов	106
Легенда речфлота ПАРОХОД «ПЕРЕВОРОТ»	109
ПО БРАЗИЛЬСКОЙ СИСТЕМЕ Заднеколёсные пароходы.....	111
ПАРАД ПАРОХОДОВ Нижегородская ярмарка.....	113
УКРОТИТЕЛЬ ДРАКОНОВ Конструктор Калашников.....	116
ГОНКА ЗА ЛИДЕРОМ «Кавказ и Меркурий» и общество «По Волге» в 1870–90-е годы.....	119
ВЕРА И ПАРОХОДЫ «Самолёт» в 1870–90-е годы.....	122
ДВИЖЕНИЕ ВВЕРХ Нижегородское речное училище.....	125
ВСЁ И РЕЧФЛОТ Всероссийская выставка 1896 года	128
Речные Святогоры Беяны.....	131
Чайными ложками Внедрение землечерпания	134

Глава 5

Компании

ПАРОХОДСТВО ЗЕВЕКЕ.....	137
ПАРОХОДСТВО МИЛЮТИНА	139
ПАРОХОДСТВО КУРБАТОВА	143
КОМПАНИЯ «ДРУЖИНА».....	147
ПАРОХОДСТВО СИБИРЯКОВА	150
Легенда речфлота ПАРОХОД «Святитель Николай».....	155

Пароходство Громовой.....	157
Пароходство Качкова.....	161
Пароходство Кашиной.....	164
Пароходство Булычёва.....	167
Пароходство Каменских	170
Пароходство Мешкова	173

Глава 6 Пароходы

Лайнеры.....	176
<i>Легенда речфлота</i> Пароход «Володарский»	180
Буксиры	182
Туеры.....	185
«Фильянчики».....	188
Военные корабли	190
Спецпароходы	193
<i>Легенда речфлота</i> Пароход «Межень»	195
Танкеры.....	197
Баржи	200

Глава 7 Речники

Пароходчики.....	204
Капитаны	207
Лоцманы	210
Команда.....	212
Пассажиры I и II классов	215
Пассажиры III и IV классов.....	218
Бакенщики	221
Судорабочие и грузчики	223
Такие разные.....	226

Глава 8 Магистраль

Днепр	229
Дон.....	232
Северная Двина	236
Печора.....	240
Иртыш	242
Обь	246
Енисей	250

ЛЕНА.....	254
АМУР.....	258

Глава 9 Над пропастью

РЕЧФЛОТ 1903–1917.....	263
ПОГОНЯ В ЮРСКОМ ПЕРИОДЕ <i>Первые теплоходы</i>	267
«БЕЗ ВСЯКОГО ЛАПТЯ» <i>Товарищество братьев Нобель</i>	271
ПАРОХОДЫ ПРИ ПАРОВОЗАХ <i>Флотилии железных дорог</i>	274
НИЧЕГО ХОРОШЕГО <i>Максим Горький и речфлот</i>	278
НЕ ТОТ МИФ <i>Сормовский завод в XX веке</i>	281
БРЕНД КАК ПРИЗРАК <i>«Кавказ и Меркурий» в XX веке</i>	284
У НУВОРИША В ПЛЕНУ <i>Общество «По Волге» в XX веке</i>	287
<i>Легенда речфлота ПАРОХОД «БАЯН»</i>	291
ПРЕРВАННЫЙ ПОЛЁТ <i>«Самолёт» в XX веке</i>	293
ПРОВЕРКА МОРЕМ <i>Рейсы речных судов по Севморпути</i>	295
ВОЖДЬ БОЛЬШОЙ ВОЛГИ <i>Деятельность Дмитрия Сироткина</i>	298

Глава 10 Горящие реки

РЕЧФЛОТ 1918–1920.....	302
СМЕРТЬ-ПАРОХОДЫ <i>Начало Гражданской войны на реках</i>	305
ЯРОСТНЫЕ МИЧМАНЫ <i>Волжская флотилия КОМУЧа</i>	308
ВЫБОР АДМИРАЛА <i>Начало кампании 1918 года на Каме</i>	312
ШЕСТЬ ЖИЗНЕЙ <i>«Вани-коммуниста» Миф о пароходе «Ваня»</i>	315
«БАРЖА СМЕРТИ» <i>Завершение кампании 1918 года на Каме</i>	318
<i>Легенда речфлота КАНЛОДКА «ВОЛГАРЬ-ДОБРОВОЛЕЦ»</i>	322
ОБОРОНА РЕСПУБЛИКИ <i>Флотилия ижевских повстанцев</i>	324
АРИЯ ЗАМОРСКИХ ГОСТЕЙ <i>Гражданская война на Северной Двине</i>	327
КАТАСТРОФА НА КАМЕ <i>Кампания 1919 года на Каме</i>	330
«КАДРИЛЬ» ДЛЯ ПАРОХОДОВ <i>Обь-Иртышская флотилия Колчака</i>	333
ПРОИГРАВШИЕ В ЦАРИЦЫНЕ <i>Кампания 1919 года на Волге</i>	337
САМЫЕ УПРЯМЫЕ <i>Гражданская война на Днепре</i>	340
КАРАТЕЛИ <i>Последние рейды Гражданской войны</i>	343

Глава 11 Блеск и нищета

РЕЧФЛОТ 1921–1940	346
НАСЛЕДНИКИ «КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ» <i>Агитпароходы советской власти</i>	352
СИЛА БЕЗ БЛАГОДАРНОСТИ <i>Бои на Сунгари в 1929 году</i>	356

МЕЧТА О СТРАНЕ ВЕЛИКАНОВ Гигантизм судов в 1930-х годах	358
НОВОЕ КАК СТАРОЕ Появление газоходов.....	361
СЛАВА И ДЕЛО Трудовые подвиги речников в 1930-х годах.....	363
«МАМОНТЫ ПЯТИЛЕТОК» Индустриализация и речфлот	366
ЛУЧШИЕ ДЛЯ ЛУЧШЕГО Пароходы Сталина	370
Легенда речфлота ТЕПЛОХОД «МАКСИМ ГОРЬКИЙ»	373
ИДЕАЛЬНАЯ ФЛОТИЛИЯ Пароходство канала Москва — Волга.....	376
РЕЧФЛОТ-РЕЧФЛОТ Фильм «Волга-Волга».....	379
ЛЕДЯНОЙ КЛЮЧ Освоение Севера	382
ПЛЫВУЩИЕ В АРХИПЕЛАГЕ Речфлот и ГУЛАГ.....	386
РАБОТАТЬ НА РЕКЕ Речфлот в жизни общества.....	389

Глава 12

Вода и железо

РЕЧФЛОТ 1941–1945.....	393
НЕСПАСЁННЫЕ Потеря Днепра и Дона	397
Легенда речфлота МОНИТОР «ЖЕЛЕЗНЯКОВ»	401
ОСТАНОВИТЬ ВОЛГУ Волжская навигация 1942 года	404
СВЯТЫЕ ПАРОХОДЫ Сталинградские переправы	407
СКОРОСТЬ И ЯРОСТЬ Бронекатера.....	410
НА ПОСЛЕДНЕМ РУБЕЖЕ Волжская флотилия	413
НИТЬ, КОТОРУЮ НЕ ПОРВАТЬ «Дорога жизни» на Ладоге.....	416
СТАЛИНГРАД — ВЕНА Азовская и Дунайская флотилии	420
ДО КОНЦА Днепровская флотилия.....	422
ПОБЕДА ПОСЛЕ ПОБЕДЫ Амурская флотилия.....	425

Глава 13

Из-под руин

РЕЧФЛОТ 1946–1960.....	428
НОВОЕ ДЫХАНИЕ Восстановление флота.....	432
«МОСКВА» И «МОСКВИЧИ» Речные трамвайчики СССР.....	435
РЕКИ ТОВАРИЩА СТАЛИНА Строительство каналов и водохранилищ.....	438
ЧИСЛО И УМЕНИЕ Появление рационализаторов.....	440
ПРОБЛЕМА ТЯНИТОЛКАЯ Внедрение методов толкания	444
ЭЛЕГАНТНЫЕ ГИГАНТЫ Обновление пассажирского флота.....	447
ДОСТОЙНЫЕ КОММУНИЗМА Первые лайнеры.....	451
РЕЧНЫЕ ТРУДЯГИ Развитие речфлота в 1940–50-е годы	454
БЕГУЩАЯ ПО ВОЛНАМ Инженер Алексеев и «Ракета»	457

Глава 14 В зените

Речфлот 1961–1978.....	461
Глубоководная Россия <i>Гидростроительство в СССР</i>	464
Главный в Сибири <i>Преображение Енисея</i>	467
ЦАРЬ-СУХОГРУЗ <i>Суда типа «Волго-Дон»</i>	471
В ЭТОТ БОЛЬШОЙ МИР <i>Суда класса «река-море»</i>	474
Поднять на крыло <i>Суда на подводных крыльях</i>	477
Моральное и материальное <i>Доктрина НОТ</i>	482
Стиляги речфлота <i>Суда-катамараны</i>	485
Соперники <i>Глиссеры и суда на воздушной подушке</i>	489
Герои Соцтруда <i>Развитие речфлота в 1960–70-е годы</i>	492
Снять проклятие <i>Экранопланы инженера Алексеева</i>	495
Люди с кораблей <i>Повседневная жизнь речников</i>	500
Борьба за огонь <i>Пароходство «Волготанкер»</i>	503
Флот подземных морей <i>Иртышское пароходство</i>	506

Глава 15 Всё спокойно

Речфлот 1979–1991.....	510
«Короли жизни» <i>Четырёхпалубные лайнеры</i>	512
Чужое как своё <i>Суда иностранной постройки</i>	516
Апология в апатии <i>Реабилитация дореволюционного судоходства</i>	520
Легенда речфлота <i>Пароход «СПАРТАК»</i>	524
МАРТИРОЛОГ <i>Исчезновение дореволюционных пароходов</i>	526
Без ответа <i>Катастрофа «Суворова»</i>	530
Зачумлённые корабли <i>Речфлот и катастрофа Чернобыля</i>	532
Личное пространство <i>Маломерный флот</i>	534
«НЕ ХВАТАЕТ СЕРДЦА» <i>Виктор Астафьев и речфлот</i>	537
Сфера услуг <i>Жизнь речфлота до распада СССР</i>	540
Эпилог.....	543

Пролог

В начале были реки, а уже потом — народы и государства.

С незапамятных времён для людских сообществ реки служили границами расселения и главными дорогами; они поили, кормили и защищали. Почти все великие государства древности рождались на берегах великих рек: Тигра и Евфрата, Нила, Ганга, Инда и Янцзы. Древняя Русь не была исключением.

Древнерусское единство сплотилось вдоль речного торгового пути «из варяг в греки», этот путь шёл по Неве и Ладожскому озеру, по Волхову, озеру Ильмень, реке Ловати и Днепру. На волоках и переправах вырастали первые русские городки, и главным среди них стал Киев; одна из легенд гласит, что город основал человек по имени Кий, который держал на Днепре перевоз. От «варягов» Киевская Русь получила государственность, от «греков» — религию. Так что Русь была создана реками. И 500 лет она свободно растекалась по рекам на север, на юг и на восток, пока, наконец, не превратилась в Россию.

Какими были бесчисленные речные суда ушедшей Руси, все эти «чолны» и «лоды» с пожелтевших страниц летописей? Неизвестно. Мы можем лишь приблизительно восстановить их внешний облик и конструкцию, основываясь на миниатюрах из хроник, на археологических находках и на архаизмах в народном судостроении. Впрочем, лодки рубили на глазок, без чертежей — конечно, по неким образцам, но всё же как получится. Так что уверенные утверждения знатоков о типах и устройстве старинных судов на самом деле гипотезы. Безусловно только одно: если

смотреть на историю Руси с точки зрения речного судоходства, то каждому делу была дана своя лодка.

Самым известным судном, без сомнения, является ладья: большое и тяжёлое судно с округлым днищем, с парусом на мачте, с вёслами, рулём и — как часто изображают художники — резной конской головой на носу. Ладьи были княжескими, купеческими, воинскими. Ходили и по рекам, и по морям. При слове «ладья» в воображении сразу возникают яркие картинки: на белом надутом парусе нарисовано красное солнце с лучами, дружно вздымаются длинные вёсла, с борта витязи в кольчугах зорко смотрят вдаль, и потом Вещий Олег прибывает свой червлёный щит над воротами Царьграда.

Не меньшую роль в истории Руси сыграли забытые ныне ушкуи. Это были гребные лодки новгородцев и псковитян. В размерах они сильно уступали ладьям, зато не боялись мелей и бегали быстро. При попутном ветре на них поднимали косой парус. Вольных северян, по сути разбойников, называли ушкунниками. Бесстрашные ватаги этих бородатых лихощеков раздвинули границы Руси. Ушкунники освоили Северную Двину и Вычегду, основали Вятскую вечевую республику, много раз прошли в набегах по Каме и Волге.

Эпоху ушкуев сменила эпоха стругов. Описания стругов так различны, что трудно воссоздать убедительный облик старинного судна, тоже парусно-гребного. Скорее всего, струг был чем-то средним между неуклюжей ладьёй и шустрим ушкуем. Струги — это русский национальный эпос. Это огромное войско Ивана Грозного, плывущее по Волге к Казани как целый город. Это дружина Ермака, прорвавшаяся на хмурые просторы Иртыша. Это вольница весёлого Стеньки Разина, у которого «расписные острогрудые» челны устланы краденными коврами; Стеньки, который вопил: «Сарынь на кичку!», который бросил за борт злосчастную княжну и разгромил персидский флот.

Вообще-то, Русь пробилась к морям задолго до Петра Великого, просто эти моря Петра не интересовали. А русские люди осваивали их с упорством и отвагой истинных мореходов. На окраинах державы начали строить суда, приспособленные не только для рек, но и для морей. Поморы выходили в Ледовитый

океан — Дышащее Море — на крепких кочах; на них мореходы добирались до Мурмана, до Груманта-Шпицбергена и до устья Печоры. Из Астрахани на парусных бусах стрельцы атаковали персидские берега моря Хвалынского — Каспия. На лодках-чайках запорожские и донские казаки нападали на черноморские и средиземноморские города, бешено дрались с турецкими галерами и грабили купеческие фелюги.

После стругов Ермака в необъятной Сибири настало время дощаников. Дощаник — это плоскодонное парусно-вёсельное судно с палубой или крышей. Как следует из названия, дощаники собирали из досок, точнее, из плах — расколотых в длину древесных стволов. Были эти суда большими, простыми и грубыми, казаки сооружали их прямо на диких берегах таёжных рек. За XVII столетие на дощаниках дерзкие землепроходцы освоили Иртыш и Обь, Енисей и Ангара, Лену и Амур — всю северную Азию от Урала до Тихого океана. Не случайно на гербе Тюмени — русских ворот в Сибирь — изображён корабль.

А в Европейской России главным судном в это время стала крупная барка. Она тоже имела мачту, парус и вёсла; порой её тоже застилали палубой, сооружали кровлю-палатку или будку-казёнку. Купцы возили на барках товары, воеводы — стрельцов с пушками. Обширный опыт строительства позволил барке обрести даже некоторую изящность облика: острый нос с резьбой, ажурный помост для сплавщика, рулевое перо, но всё равно барка оставалась плоскодонным плавучим ящиком. Часто — одноразовым: шла по реке сверху вниз по течению и в конце пути отправлялась на дрова. Если же надо было поднять эту посудину вверх по реке, то нанимали бурлаков.

Разумеется, ладьями, стругами и барками русское речное судоходство не исчерпывалось. По рекам России плыли тысячи больших и малых судов самых разных типов: шитики, насады, дубасы, сорокоуши, будары, подчалки, соймы, межеумки, паузки — и так далее до бесконечности. Чуть ли не каждая река обзаводилась своим видом судна, приспособленным к местным условиям. Но первый настоящий речной корабль в России построили иностранцы.

В 1632 году царь Михаил Фёдорович принял предложение о дружбе от маленького герцогства Шлезвиг-Голштиния. Герцогство намеревалось через Россию торговать с Персией, Россия не возражала. В 1636 году пять немецких корабелов во главе с мастером Михаэлем Кордесом из Любека построили в Балахне парусно-гребной корабль. В честь голштинского государя его назвали «Фредерик». Корабль был трёхмачтовый, плоскодонный, на 24 весла, каждое из которых двигали два гребца. Он имел сплошную палубу и надстройку на корме. В длину «Фредерик» был 36 метров, в ширину — 12 метров. В сентябре фрегат с командой в 125 человек отправился в путь вниз по Волге. Жители волжских городов с изумлением разглядывали иноземную громадину, важно проплывающую мимо их берегов. В октябре «Фредерик» вышел в Каспийское море. И дальше его удача закончилась. Налетел ураган. Две мачты сломались, а третью мачту команда срубила сама, чтобы волны выбросили корабль на сушу. «Фредерик» погиб, а европейские корабли решили больше не связываться с Россией.

Несчастный голштинский фрегат не оказал никакого влияния на русское судоходство. Оно развивалось по своим правилам. Но даже самое обширное и многообразное судоходство на всех реках страны — это ещё не речной флот.

Из-под топора

РЕЧФЛОТ 1697–1815

Как всегда, первым был Пётр.

До Петра государство Российское даже не помышляло о своём участии в судьбе речного флота. А что государство может сделать? Ну, может купить лодки для войска — вот, пожалуй, и всё. Верховная власть пока не доросла до понимания, что должна отвечать за организацию и эксплуатацию флота: в её компетенцию входит речное законодательство, правила движения по рекам, контроль за судостроением, обучение командного состава и оборудование путей сообщения. Необходимость государственной воли в стихийных делах речфлота первым из российских правителей осознал, конечно, царь Пётр — и тотчас принялся утверждать эту волю. Он начал со строительства каналов.

Насущной необходимостью было соединение Волги и Дона — главных рек державы. В 1697 году закипели земляные работы на Волго-Донском волокe, но завершить их не позволила война со Швецией. В итоге вместо канала был насыпан огромный Петров вал — фортификационная линия, защищающая Поволжье от набегов с Кубани. Вторую попытку соединить Волгу и Дон Пётр предпринял в 1702 году. Ивановский канал прошёл от верховьев Дона через Иван-озеро к реке Шат, притоку Оки. Первые суда проплыли по новому пути в 1707 году. Увы, канал оказался мелководным и не снял проблему сообщения. Но Пётр уже махнул

рукой на этот проект. Его интерес переключился с Дона на Ладогу и Неву.

В 1703 году землекопов погнали к Вышнему Волочку. Вышневолоцкая система открылась в 1709 году. Из реки Тверцы, притока Волги, суда по каналу попадали в реку Цну, а далее в озеро Ильмень и по Волхову — в Ладожское озеро. Однако эту трассу спроектировали неудачно, и в 1719 году Пётр отдал её для переделки в частное владение купцу Михаилу Сердюкову. Купец за три года исправил все упущения. А Пётр затеял сооружение стовёрстного канала от Волхова к Неве в обход Ладоги. Ладожский канал был достроен только в 1732 году — уже при императрице Анне Иоанновне.

Вышневолоцкая система и Ладожский канал сыграли важную роль в осмыслении государством своих задач по отношению к речному флоту. Поначалу суда двигались по этим путям как попало, сталкивались и тонули, а бурлаки дрались. Желая прекратить анархию, императрица Елизавета Петровна в 1759 году издала указ о правилах судоходства на каналах: какого размера должны быть суда, в каком порядке им идти, как должны содействовать им береговые службы. «Вышневолоцкий» указ Елизаветы Петровны заложил основу государственного регулирования речного флота.

Следующий шаг в организации сделала Екатерина Великая. Государыню беспокоили перебои в снабжении столицы, вызванные плохим состоянием речных путей между Петербургом и Тверью. В 1773 году Екатерина учредила должность главного директора водяных коммуникаций. Директор обязан был следить за качеством этих самых «коммуникаций». Первым директором стал Яков Сиверс — новгородский, а потом тверской и псковский губернатор.

Но главным достижением Екатерины стал программный документ, который назывался «Устав купеческого водоходства». В 1781 году особым манифестом «распубликовали» первую часть Устава, позже — вторую. Устав был обширным сводом законов и норм речного флота.

Устав определил обязанности и права лоцманов, рулевых, штурманов и капитанов. Например, капитан получал на судне полную

власть и мог даже выпороть подчинённых, но «не более пяти ударов верёвкой или хлыстом». Устав требовал от речников если не образования, то хотя бы опыта: к работе разрешалось допускать «корабельщиков и штурманов, знающих ход рек и вод». На судах строго запрещалось играть в карты и курить табак, зато разрешалось обороняться от лихих людей любыми способами, вплоть до смертоубийства. Устав вводил регистрацию судов, корабельную вахту и судовой журнал; принуждал на каждый рейс иметь «письменный вид» с указанием маршрута и груза. Хозяин груза был обязан оплачивать лечение в лазарете, если кто-нибудь из команды судна получал травму на работе. Любой, кто на реке терпит бедствие, даже разбойник или иноземный враг, объявлялся «под непосредственным Самодержавным покровительством», то есть его надо было сначала спасти, а уж потом выяснять, достоин ли он спасения. Устав учреждал должность маклера, который заключал бы все сделки в судоходстве и подписывал «судовые крепости» о качестве работы. Устав определял правила найма работников и судов и размеры страховок. При «свалках», то есть при столкновениях, за которыми обычно следовали убытки и мордобой, Устав помогал найти виноватого и взыскать ущерб.

К сожалению, третья часть Устава — о верфях и «водоплавательных школах для снабдения водоходства людьми» — осталась ненаписанной. Тем не менее Уставом был сформирован облик речного флота России.

Екатерина не забыла, что водные пути надо содержать в исправности. В 1784 году она издала Указ о промере рек: «где найдутся мели, оные означить вехами для безопасности водоходства». Обязанность по благоустройству бурлацких троп-«бечевников» государыня возложила на губернские власти.

После появления Устава вполне логично было создать министерство речного флота. И в 1798 году император Павел учредил Департамент водяных коммуникаций. Сначала его возглавил многоопытный Яков Сиверс, потом — сенатор Николай Румянцев.

Особой заботой Департамента стало сооружение каналов. В 1805 году была достроена Березинская водная система, соединившая Березину, приток Днепра, и Западную Двину. В 1810 году

появилась Мариинская система, соединившая Шексну, приток Волги, и Вытегру, впадающую в Онежское озеро. К 1804 году отремонтировали Огинский канал, соединяющий Припять, приток Днепра, и Неман. В 1811 году вступила в строй Тихвинская система, соединившая Мологу, приток Волги, и реку Сясь, впадающую в Ладожское озеро. Всеми работами руководил военный инженер генерал Франц де Воллан. Таким образом, в России была создана сеть водных трасс между Невой, Западной Двиной, Неманом, Днепром, Доном и Волгой. Каналы сделали общими бассейны трёх морей — Балтийского, Каспийского и Чёрного. Это был выдающийся результат.

В 1809 году, при императоре Александре I, герцог Ольденбургский провёл большую реформу Департамента. Все речные пути были разделены на 10 округов, каждый из которых состоял из отделений и дистанций. Появилась должность смотрителя судоходства. Сам Департамент был преобразован в Управление водяными и сухопутными сообщениями; оно расположилось не в столице, а в Твери, поближе к Волге. Был учреждён Корпус инженеров путей сообщения, который имел военную организацию, а в Петербурге открылся Институт Корпуса — первое профессиональное учебное заведение для специалистов по сухопутным и речным дорогам. В 1813 году Управление возглавил Франц де Воллан.

В 1809 году для Вышневолоцкой и Мариинской систем были разработаны особые правила судоходства; через несколько лет их распространили на все прочие «водяные коммуникации». И отныне речной флот России по-настоящему стал флотом.

«ОТ НАЧИНАНИЯ ТОГО»

История фрегата «Орёл»

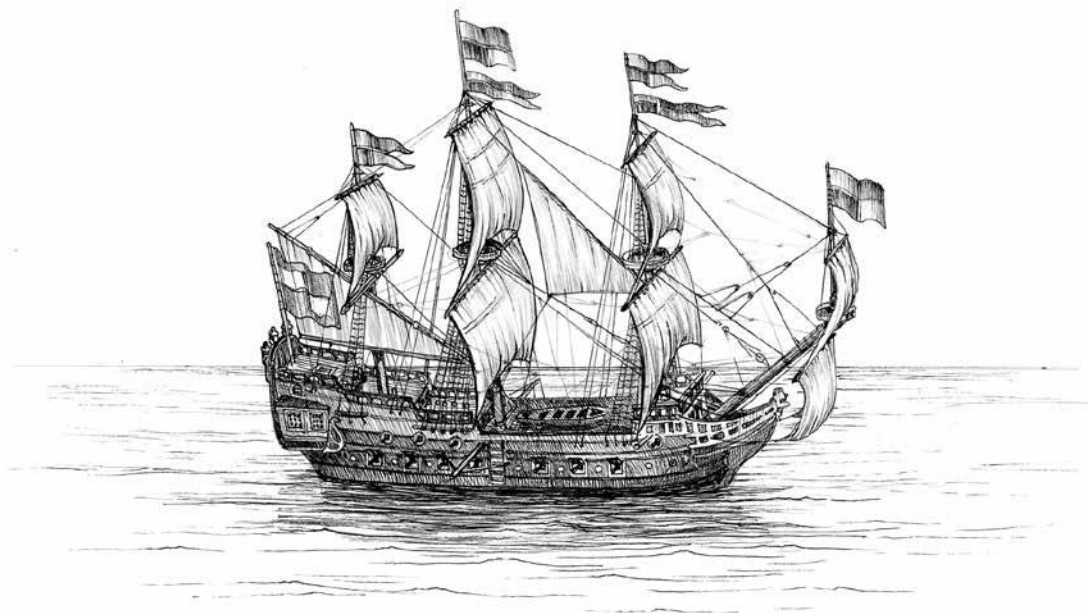
Первый в России морской корабль, грозный парусный фрегат, был построен на реке и не сумел добраться до морского простора, а потому считается первым настоящим речным кораблём.

В середине XVII столетия Россия завела хороший торг с Персией, но купеческим судам угрожали пираты, рыскавшие по Каспию на остроносых фелюгах и мавнах. Купцы взмолились о защите от головорезов Хвалынского моря. В 1667 году царь Алексей Михайлович издал указ о строительстве большого военного корабля, который отгонит хищников от торговых путей.

Строить корабль решили в государевом селе Дединово на Оке: здешние крестьяне славились своими крепкими лодками. Руководить невиданным делом был назначен боярин Афанасий Ордин-Нащокин, главный человек в державе — после царя, разумеется. Из Голландии приехали 25 мастеров, и возглавил их опытный корабельщик Корнелиус ван Буковен. Русские плотники были на подхвате у голландцев, дабы освоить иноземные хитрости.

Но отечественных хитростей оказалось куда больше. В работе не хватало всего: то гвоздей не наковали, то леса не напилили, то верёвочные снасти разослали по церквям для колоколов. Коломенского епископа обязали найти плотников, а он в ответ ударил челом: «По Христовой евангельской заповеди, еже ей-ей вправду, к государеву корабельному делу охочих вовсе нет». Надзорные дьяки брали взятки, а те, которые сменили взяточников, вообще разворовали строительную казну. В конце концов сам Корнелиус ван Буковен, ошалев от русских нравов, ударился в горькое пьянство.

И всё же корабль доделали. Это был трёхмачтовый двухпалубный фрегат длиной около 25 метров. Два десятка пушек одним залпом устрасили бы любую пиратскую свору. В честь русского герба фрегат нарекли «Орлом». В сопровождение к нему голландцы построили шестипушечную яхту и два шлюпа. Командовать фрегатом пригласили капитана Давида Бутлера, который



Фрегат «Орёл» избороздил океаны от Амстердама до Малабара. Экипаж состоял из 20 голландских матросов и офицеров и 35 русских стрельцов. Для организации службы были разработаны «34 статьи артикульные».

В мае 1669 года в Дединове загрели пушки и зазвонили колокола. Высокие мачты «Орла», как в сказке, оделись белыми парусами. Фрегат стронулся и величественно поплыл, отражаясь в глади Оки. Зрелище корабля поразило простодушных крестьян. Участник этого события потом писал: «Народы разные были по берегам как великие полки, и до самыя ночи не могли удовлетворить себя смотрением такого чудного судна».

Впрочем, «чудное судно» двигалось очень медленно. Капитан Бутлер отверг помощь русских лоцманов, и «Орёл» то и дело вылезал на перекаты, теряя паруса и якоря. По волжским мелям фрегат продирался до Астрахани целых три месяца. Лето уже иссякло, по Каспию гуляли бури, и «Орёл» встал на зимовку на астраханском рейде в протоке Кутум.

А весной в Астрахани начались такие дела, что стало не до моря. Город осадила вольница лихого Стеньки Разина. Многопушечный «Орёл» оказался последней надеждой воеводы Прозоровского:

огненосный фрегат мог на подступах к кремлю пальбой разметать весь разинский флот. Хитрый Стенька послал на корабль грамотку, в которой красочно описал, что он сделает с голландцами, если они будут оборонять Астрахань. И голландцы, дрогнув духом, сбежали с корабля от греха подальше.

Разными путями несчастные мореходы пробирались в Персию, где находилась голландская миссия, и все попали в плен, а потом были проданы в рабство. В неволю ушёл в оковах и капитан Бутлер. А брошенный фрегат так и остался в протоке Кутум. Мятеж Стеньки Разина отбушевал, а «Орёл» всё уныло чернел среди плёса, ветшая и плесневевая. Ветра свистели в голом рангоуте. Ржавели опущенные в воду якорные цепи. Никто из русских не знал, как управлять этой громадиной, как сдвинуть её с места. И через десять лет астраханские власти приказали разобрать оное чудо-юдо на дрова.

Первый русский «Орёл» так и не взлетел над морскими волнами. Но и не был забыт. Пётр Великий сказал о невезучем корабле прекрасные слова: «Намерение отеческое достойно есть вечного прославления: понеже от начинания того произошло нынешнее дело морское».

Судовщики

Судовой промысел в России

Павел Мельников-Печерский в романе «На горах» описал навигацию на Волге: «На широких белых парусах одни за другими вылетают расшивы с высокими носами, с узкими кормами, с бортами, огороженными низкими перильцами; вдогонку за ними бегут большие, грузные, но лёгкие на ходу гусянки с небольшой оснасткой и открытыми бортами; черепашьям шагом плетутся нагруженные пермской солью уёмистые неуклюжие ладьи, бархоты, шитики и проконопаченные мочалом межеумки, вдали сверкают белизной ветлужские беляны, чернеют густо осмолённые кладнушки...» Это описание относится к XIX веку, однако

предшествующие столетия ничуть не уступают ему по многообразию речного флота. В одном только бассейне Волги специалисты насчитывают более 400 исторических верфей.

Конечно, на каждой реке были свои условия судоходства, но «видовое изобилие» флота в первую очередь свидетельствует о том, что экономика державы была устроена сложно. Потому что флот порождён не лирическим желанием насладиться пейзажами, а задачами прагматическими: доставить людей и грузы с максимально возможной эффективностью. Флот — это не романтика, флот — это бизнес и почти ничего личного.

Судостроение и судоходство на Руси превратились в мощную отрасль хозяйства. На важных речных дорогах сформировались весьма значительные производственные комплексы из лесосек, верфей и пристаней. Процветал особый вид деятельности — судовой промысел. В нём участвовали десятки тысяч людей. Ключевыми фигурами промысла были судовщики — владельцы кораблей. По старинным правилам судовщики сами строили свои суда, сами водили их в рейсы и сами искали у купцов подряды на доставку грузов.

Важный признак развитой экономики — специализация. И судовой промысел был специализирован. Чинным и медленным был сплав соляных караванов по Каме, когда каждую ладью сопровождала флотилия лёгких паузков.хлопотным и мешкотным был сплав хлебных караванов по Суре, заваленной утонувшим лесом. При «взводном судоходстве» по фарватерам Оки и Верхней Волги караваны приходилось тащить конной тягой; лошади зачастую шли прямо по дну и были впряжены в барки как в телеги. Особым искусством была проводка судов через пороги Днепра. Сплавам по Ладоге, Онеге и Белому озеру — пресноводным морям — угрожали жестокие штормы. В общем, каждый маршрут отличался своими особенностями, своими приёмами и видами судов, своей социальной организацией работников.

Промысел не приносил больших барышей, потому что слишком зависел от природных факторов: неурожай — и нет грузов, жаркое лето — и нет прохода по обмелевшим рекам. Историк речного флота Иван Шубин писал: «Судовой промысел был таков, что

при высоких фрахтах и при хорошей удаче судопромышленник в какие-нибудь 2–3 года мог “зашибить” довольно порядочную “деньгу”, а один несчастный год вытаскивал у него из кармана всё с корнем». Тем не менее промысел кормил людей и обогащал страну.

Судовой промысел постепенно был вытеснен новой, капиталистической организацией транспортировки — пароходствами и биржами. Но историк волжского флота Семён Неуструев в 1914 году справедливо написал: «Мы и теперь можем гордиться нашим волжским флотом, как гордились наши деды — судопромышленники. И хотя кануло в вечность то время, мы должны о нём вспоминать с благодарностью и любовью, которых оно заслуживает».

Флот святого Макария

Макарьевская ярмарка

Главным делом речного флота издревле была перевозка грузов, поэтому главным скопищем речных судов стало главное торжище державы — ярмарка возле Макарьевского Желтоводского монастыря на Волге. Здесь сошлись два основных торговых пути России: азиатский — с Каспия и европейский — с Ладogi. Ярмарка была учреждена в 1641 году. Обитель быстро раздобрела на ярмарочных барышах и в 1677 году обстроилась могучей крепостью с девятью толстыми башнями. Крепость служила защитой и торжищу: в монастыре не постригали в монахи насельников из стрельцов, чтобы у тех оставалось право брать в руки оружие. И не напрасно. Скажем, в 1685 году ярмарку посетило 30 тысяч человек — невероятное число мужичков при деньжатах; волжские же разбойники боялись не благовеста, а одной лишь ружейной пальбы.

Напротив монастыря, на правом берегу Волги, находилось богатое село Лысково. Продавцы оставляли свои суда у Лыскова, а покупатели вставали к левому берегу под стены крепости. Для



Макарьевский
Желтовод-
ский мона-
стырь

.....

Сам по себе город Макарьев ничего собой не представлял: в 1779 году в нём числилось всего 246 жителей. Радищев писал о нём: «Слобода городская хуже всех волжских нагорных деревень». Без ярмарки Макарьев совсем захирел. Путеводитель 1894 года бестрепетно сообщал, что пароходы здесь не останавливаются, «а если кому нужно попасть в Макарьев, то просят капитана дать свисток, чтобы подъехала лодка». В 1920 году Макарьев стал селом

.....

охраны гостей власти присылали несколько десятивёсельных лодок с установленными на них пищалями.

Расцвет Петербурга и столичного речного порта не отнял у «Макария» славу всероссийского парада речного флота. Журналист Андрей Мельников, сын писателя Мельникова-Печерского, описал корабельное столпотворение так: «Ещё задолго до дня открытия ярмарки снизу и сверху Волги тянулись к Макарию караваны судов; издали белели вереницы парусов быстроходных расшив. Налегая грудью на ляжки, медленно двигались стаи бурлаков, волочивших гружёные дощаники, тихвинки с разукрашенными кормами, гусяны с причудливыми украшениями мачт,

кладушки, коломенки, барки, полубарки, ладьи-романовки, соминки и множество иных лодок, полулодок, каюков, гальётов, межеумков, стругов, суряков и всевозможной “посудины”. Сидящие по самые борта суда с каждым днём всё гуще обступали берег. Густой лес высоких мачт закрывал белые стены монастыря».

Хозяевами «Макария» считались купеческие сообщества Ярославля и Москвы. Они обустроили ярмарочный городок: были прокопаны каналы для судов, появились целые улицы из балаганов и амбаров, поднялся деревянный Биржевой дом. К 1809 году знаменитый столичный зодчий Андреян Захаров возвёл двухэтажный каменный Гостиный двор с величественным колонным портиком и аркадами для лавок. Вроде бы торгуй не хочу.

Однако уже тогда стало очевидно, что ярмарку надо перенести на более удобное место. Но ни у кого не хватало решимости затеять переезд. И вдруг осенью 1816 года, когда народ схлынул, ярмарочный городок запылал — говорят, сразу с четырёх концов. Свирепый пожар уничтожил всё начисто. Зарево было видно за десятки вёрст. Власти не стали доискиваться причин внезапной катастрофы, да и купечество тоже. Про возрождение торжища под стенами монастыря никто и не заикнулся. В 1817 году ярмарка открылась уже возле Нижнего Новгорода.

Речные грузовики

Барки на реках России

Издревле речные суда разделялись на два типа.

Суда типа лодок имели гидродинамическую форму, округлое днище с килем и прочный каркас, к которому прикреплялась обшивка из досок. Такие кораблики строились с изрядным искусством, а потому служили по многу лет и были небольшими — на два-три десятка гребцов и с одной мачтой для паруса. Но на реках можно обойтись и без кия. А если киль — основа каркаса — не нужен, то каркас меняет своё назначение: он уже не рама для обшивки, а лишь распорка для той формы, которую

судно имеет благодаря материалу своего корпуса. Таковыми и были суда типа барок. Подыскивая подобия в природе, можно сказать, что суда типа лодок подобны рыбам с внутренним скелетом, а суда типа барок подобны крабам с внешним панцирем.

Суда типа барок имели упрощённую форму вроде ящика, тупые обводы и плоское дно. Их строили из толстых досок или плах, прочный корпус сам держал себя, а каркас служил только дополнительным креплением. Барки использовались для транспортировки значительных грузов и были очень вместительными. Корабельщики не обременяли себя тщательной выделкой этих корытищ: всё равно суда ходили только вниз по течению и были одноразовыми — довезут товар и отправятся на дрова.

Имелись, конечно, и многоразовые суда барочного типа, сделанные с высоким качеством, но не они играли на реках главную роль.

Конструкция барки зависела от местных условий, и потому виды барок назывались без фантазии: сурянки, белозёрки, устюжны, ржевки, мокшаны, боровлянки, романовки и так далее. Самым известным типом барки была коломенка — на её постройку шли коломенные сосны, то есть высокие и прямые. Бывали барки с палубой и даже с кровлей-палаткой, бывали и беспалубные — раскрыги. Барки оснащались мачтой с парусом и гребями из цельных брёвен: по одной или по две гребни на носу и на корме. На гребях работали бурлаки — человек по десять на каждую; командовал баркой сплавщик; за исправностью судна и груза следил боцман — водолив.

На реках России флот барочного типа (парк «грузовиков») на порядок превышал флот лодочного типа (парк «легковушек»). Барки были более востребованы, строить их было легче, да и расходовались они быстрее. Но имелась ещё одна причина превосходства барок в численности.

Лодку сколачивали из досок, а барку — из бортовин, или плах. Как получали эти бортовины? Брели древесный ствол и клиньями раскалывали пополам, а половинки потом обтёсывали топорами. С досками же надо было повозиться до изнеможения: пилами распустить ствол по всей длине на ровные деревянные

пластины, а затем подровнять их по краям. Пилить ствол вручную — адский труд. Производство большого количества досок требовало механизации — пильных мельниц, то есть пилорам, работающих на речке от водяного колеса. Однако крепостной крестьянин не имел права покупать землю, то есть речку для водяной лесопилки. Аренду же тормозил страх перед корыстью и произволом барина-хозяина. Таким образом, крепостное положение русских судостроителей означало, что русский речной флот будет состоять в основном из судов топорной работы: грубых, неуклюжих и тяжёлых на ходу. Изящество и гидродинамика рабам были не по карману.

«Новоманерные суда»

Реформа судостроения Петра I

Пётр I с юности много путешествовал по речным путям: в 1693 году он проплыл по Северной Двине до Архангельска (в царской флотилии было 22 карбаса), а в 1695 году — по Волге от Нижнего Новгорода до Астрахани. В 1696 году, спуская в Воронеже галеру «Принципиум», Пётр учредил команду гребцов, которая затем сопровождала государя во всех речных и морских поездках и стала особым «экипажем» Адмиралтейства. На Неве у дворца всегда дежурили яхта и буеры для самодержца. Словом, Пётр прекрасно знал, что такое речной флот. И речной флот Отечества он презирал.

Пётр был очарован голландским флотом, а потом — английским. Большие и малые корабли европейцев были статные и красивые, они высоко несли свои паруса и вспарывали волны горделивой грудью. А на реках России Пётр видел только полчища топорных колодин, которые черпают воду бортами, едва не разваливаясь на ходу, и среди них лишь изредка мелькают крылья расшив. Потому Пётр и на реках решил всё переделать на европейский лад.

Для царского гнева имелись и объективные причины. Ради одноразовых барок в России истребляли огромное количество

корабельных лесов. Барки, скреплённые железными скобами или мочёными вицами, не выдерживали штормов и тонули, унося на дно ценный груз. Угловатые обводы барок вынуждали судоводчиков увеличивать бурлацкие артели, а это вело к удорожанию товаров. С точки зрения Петра, на реках России всё было плохо.

Пётр распорядился делать речные суда по образу и подобию морских: чтобы очертания корпуса были плавными, а округлое дно было оснащено килем; чтобы суда имели каркас, а обшивка из досок была прибита к нему гвоздями и правильно проконопачена. В общем, суть требований Петра сводилась к тому, что суда надо строить с помощью пилы, а не топора. Вот только пил своему народу Пётр не дал, то есть не отменил крепостное право.

Речные суда европейского типа Пётр называл «новоманерными». Он собственноручно изладил несколько «новоманерных» лодок и разослал по крупным плотбищам в качестве образца для корабельщиков, присовокупив письменные инструкции. Например, в 1718 году он распорядился: «Судно, называемое коломенкою, которое я переделал, послать в Дединов и там оную поставить, и чтобы против её всё вновь делали под наказанием и ссылкой вечною на галеры». В Дединове эталонная лодка Петра красовалась в церкви.

Пётр издал огромное количество указов, запрещающих строительство топорных судов. Поначалу указы касались одной лишь Петербургской губернии, но потом были распространены на всю Россию. Пётр истреблял старый флот с той же беспощадностью, с которой рубил бороды. Встречая на Ладоге топорные суда, он заставлял корабельщиков «пилами оттирать» носы у барок, а в добром расположении духа позволял «переорлить» судно, то есть выжечь на нём клеймо, разрешающее доработать до конца навигации. Строителям топорных судов Пётр грозил штрафами, розгами и каторгой.

Конечно, государь понимал, что причина косности — непомерная цена пильной работы. Об этом ещё в 1693 году ему говорили братья Баженины, купцы-корабельщики с Северной Двины, и Пётр выдал им жалованную грамоту «на заведение пильной мельницы и корабельного строения» в селе Вавчуге. Но каждому

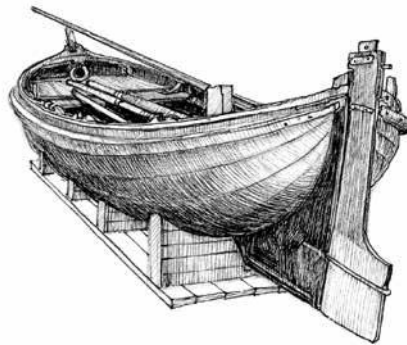
В 1722 году Пётр повелел «беречь остатки кораблей» своей «потешной» флотилии на Плещеевом озере. Но в 1783 году флотилия всё равно сгорела. Уцелел только маленький ботик «Фортуна», построенный Петром в 1692 году. В 1803 году губернатор Иван Долгорукий открыл «Ботный дом» — музей, где и сейчас можно увидеть «Фортуну» царя Петра

крестьянину лесопилку не подаришь. И потому Пётр принуждал корабельщиков силой. А их стенания о разорительности дела объяснял так: «Дан был указ строить шкуты, но мало оному следовали от глупости и упрямства, принимая в пользу себе, что старые суда дешевле, а того не рассуждая, сколько пропадает, и ежели ту пропажу исчислить, то несравнительно будет с дороговизною новых судов».

Но у глубинной России не было денег на прогресс, и петровские идеи не прижились даже под угрозами. Гальоты, шмаки и тяпки не смогли вытеснить с русских плёсов привычные коломенки, дощаники и расшивы. Затея с «новоманерным» судостроением провалилась. Пётр и сам осознал это, когда исключил из своей реформы Сибирь и Поморье. Никто не соблюдал законы о пильных судах, но никто их и не отменял. Преемники Петра предпочли забыть о проблеме, которая так волновала неистового царя-плотника.

Дело Петра продолжила только государыня Екатерина, но продолжила мягко и мудро: не силовыми методами, а экономическими. В 1763 году она издала указ, который определял порядок получения ссуд на строительство пильных мельниц, причём мельницы эти были «из оброку выключены». А через год на разгрузку топорных судов Екатерина наложила

Ботик
«Фортуна»
в музее близ
Переславля-
Залесского



новый налог, и пильные суда сразу оказались рентабельны. Ещё через 30 лет, когда дело давно наладилось, государыня дозволила не чинить препятствий «топорной выделке» судов. Но полностью упразднить установления Петра она всё-таки не решилась. Это было сделано только через 100 лет, когда на реках уже дымили тысячи пароходов. В 1898 году вышел Высочайший указ «Об отмене узаконений о выделке досок для судов не топором, а пилою».

Адмиралтейства

Распространение новых технологий

Главными проводниками кораблестроительных идей Петра стали не указы и не розги, а новые учреждения — адмиралтейства. Это были казённые предприятия, где сооружались суда для морского флота. Но адмиралтейские верфи располагались на реках, да и морские корабли во времена Петра были совсем небольшими — немногим больше речных. Так что адмиралтейства не только создали морской флот России, но и пересоздали речной.

Первое адмиралтейство Пётр основал в 1693 году в Архангельске, на острове Соломбала. В студёные воды Гандвика — Белого моря вышли русские военные фрегаты и транспортные парусники-флейты. По преданию, на Соломбальской верфи построили морские корабли, которые в 1702 году по «Осударевой дороге» перетащили через леса и болота в Онежское озеро, чтобы отбить у шведов устье Невы. Верфи Соломбалы работают и ныне.

В 1695 году в Воронеже солдаты Белгородского полка принялись сколачивать струги для похода на Азов. Было построено около 1300 судов. Однако они оказались не способны заблокировать турецкую крепость с моря, и османские суда, кочермы и каики, свободно провозили в Азов провиант и подкрепление. Это обстоятельство, видно, и стало причиной окончательного разочарования Петра в русском речном флоте. Зимой в Воронеже

снова застучали топоры, но теперь солдаты строили фрегаты, брандеры и галеры. В 1696 году эта флотилия спустилась по Дону к стенам непокорного Азова, и теперь Азов пал. В Воронеже Пётр учредил второе адмиралтейство — для Азовского и Чёрного морей. Строительство небольших морских судов на донских верфях продолжалось до 1782 года — до обретения Крыма.

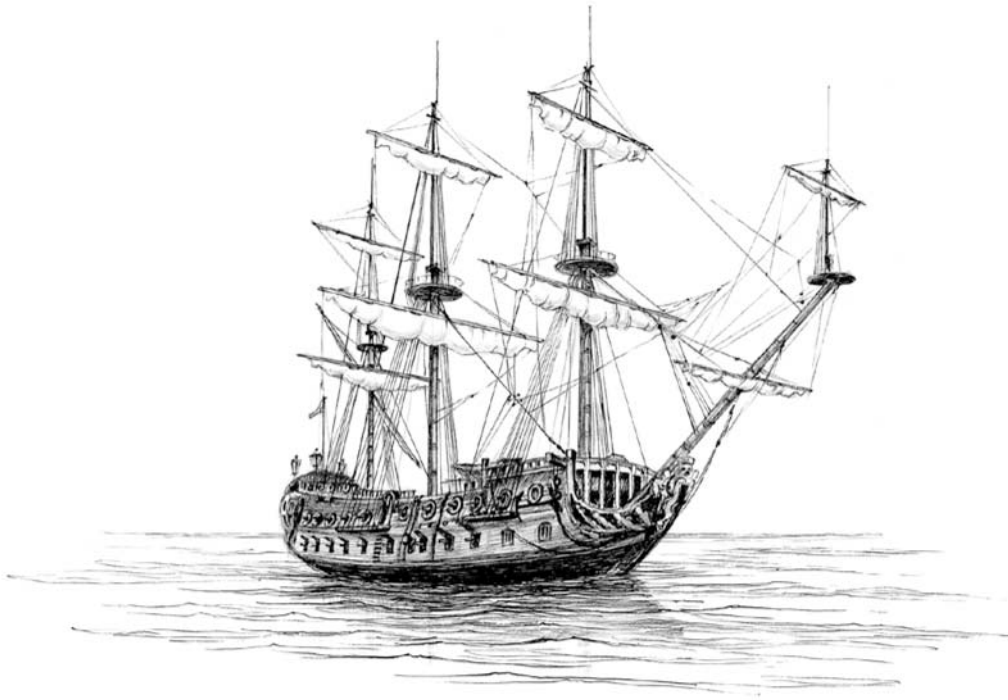
А главным адмиралтейством страны стало Петербургское. Пётр основал его в 1704 году. Адмиралтейские верфи превратились в любимое место для судостроительных упражнений государя. Впрочем, петербургский порт был тогда речным — морским портом столицы являлся Кронштадт. По-настоящему морскими Адмиралтейские верфи Петербурга сделались только в 1885 году, когда по дну «Маркизовой лужи» проложили глубоководный канал и Петербург стал доступен для морских судов с большой осадкой.

Амбиции Петра распространялись и на Каспий. Когда государь понял, что после Швеции ему придётся воевать с Персией, он озабочился созданием флота для «моря Хвалынского». В 1718 году Пётр учредил Казанское адмиралтейство. Оно строило суда для Каспия и спускало их по Волге.

Начиная Персидский поход, весной 1722 года Пётр проплыл на струге от Москвы до самой Астрахани. Здесь он устроил торжественный смотр флота и открыл Астраханское адмиралтейство. Правда, оно оказалось не очень-то востребованным. Жизнь здесь закипела только в 1829 году, когда Казанское адмиралтейство упразднили, а его верфи перенесли в Астрахань.

Через много лет после смерти Петра, в 1750 году, было учреждено ещё одно «полуречное-полуморское» адмиралтейство — Иркутское. Совсем захудалое, оно потихоньку строило суда для казённой флотилии, которая занималась перевозкой почты и грузов через Байкал. Но увы: морские суда не годились для Байкала и адмиралтейству нечего было делать в Иркутске. В 1839 году его работников перевели в Охотск, где оборудовали морской порт.

Конечно, корабли адмиралтейств не заполнили реки России шнявами, гукорами, шкоутами, тьялками, эверсами, галштами,



Корабль
«Гото Пре-
дестинация»
в Воронеже

.....
Название «Гото Предестинация» переводится как «Божье предвидение». Реплику петровского фрегата построили в 2014 году в Воронеже. Однако этот корабль-музей лишь приблизительная копия. Нижняя часть корпуса у него стальная, и в ней установлен дизельный двигатель с винтом
.....

гальотами, шмаками и шхунами. Более того, и морские-то суда «узаконенных образцов» зачастую получались «каких-то других чинов» (как из Казани робко сообщил Петру ревизор). Тем не менее адмиралтейские корабли владели европейскими технологиями, и плотники с русских верфей перенимали этот опыт. Барка-тихвинка и волжская расшива своими конструктивными решениями во многом обязаны иностранным судам: рассказы об их устройстве тихой сапой расползались вокруг адмиралтейств по мужицким плотбищам. Так сбывалась мечта Петра сделать русский речной флот не хуже европейского.