

А. В. Окороков

## Ока и Окское судоходство в XVIII – конце XIX века

**Аннотация:** В статье раскрыта тема организации грузоперевозок в бассейне реки Оки в XVIII – конце XIX вв.: приведены характеристики и конструктивные особенности речных судов, использовавшихся на Оке и ее притоках; рассмотрены основные центры формирования грузопотоков и строительства речных судов.

**Ключевые слова:** история, география, суда, судостроение, грузопоток, перевозки, верфи, река, судоходство, самосплав.

В октябре 2000 г. на Парламентской ассамблее Совета Европы (ПАСЕ) прозвучал доклад под названием «Морское и речное культурное наследие»<sup>1</sup>, в котором рассматривались возможные угрозы и риски для наследия, связанные с развитием морской деятельности. В докладе была предпринята попытка дать определение термина «морское и речное наследие». В нем отмечалось, что термин «морское и речное культурное наследие» не ограничивается объектами, затонувшими в реках и морях, и не сводится лишь к тому, что было утрачено или может быть заново выявлено. Термин распространяется на культурные объекты, которые никогда не были затоплены или утрачены тем или иным путем, но могут быть утрачены, если не будут предприняты активные шаги по их сохранению. К объектам морского и речного культурного наследия относятся, в первую очередь, вышедшие из употребления сооружения доков и гаваней, прибрежные укрепления (например, предустьевые форты), маяки, дамбы и молы, рыболовецкие ловушки и рыбацкие поселки, суда, срок службы которых уже закончился, но которые могут быть сохранены в первоначальном виде или даже в рабочем состоянии для частного или общественного использования в коммерческих, развлекательных или образовательных целях. Морское и речное наследие включает в себя также связанные с кораблями традиции, от чисто технических, например приемов судостроения, до таких, как декор кораблей и снаряжения, морские приметы, фольклор и т. п.

<sup>1</sup> O'Hara E. Maritime and fluvial cultural heritage: report Committee on Culture and Education, 12 October 2000 (Doc. 8867). URL: <http://assembly.coe.int/Documents/WorkingDocs/doc00/EDOC8867.htm> (дата обращения: 21.03.2005).

Особый тип пространственного (линейного) объекта культурного и природного наследия представляют исторические водные пути. К сожалению, на территории Российской Федерации не создано ни одного музея-заповедника на основе исторических водных путей, хотя в мировой практике такие объекты существуют и чрезвычайно востребованы туристами. Нет и государственного, специализированного музея речного судостроения и судоходства. И это притом, что еще сто лет назад известный историк и географ, профессор Императорского Казанского университета Н. П. Загоскин писал в предисловии к своей книге «Русские водные пути и судовое дело в допетровской России»:

«Значение и интерес истории древних водных путей сообщения для истории культуры, вообще, стоит в наши дни вне всяких сомнений. Это положение представляется особенно справедливым по отношению к истории культуры русского народа, в историческом прошлом которого на долю водных путей сообщения выпало, как это хорошо известно и как это наглядно подтвердится всем нашим дальнейшим изложением, значение первостепенного и огромной важности фактора в деле поступательно-колониационного движения и развития торгово-передаточной промышленности наших предков. Едва ли позволительно сомневаться в том, что историческая гидрография может представить немалый поучительный интерес и для современности, освещая вопрос о прошлом поражающих своим богатством русских водных путей сообщения, за которыми, с какими усовершенствованиями в деле передаточной техники нам не пришлось бы считаться, во всяком случае, навсегда останется

широкое и, несомненно, лучшее сравнительно с настоящим будущее»<sup>2</sup>.

К словам отечественного исследователя Н. П. Загоскина можно добавить лишь высказывание знаменитого французского географа XIX в. Ж. Э. Реклю, автора капитального 19-томного труда «Земля и люди. Всеобщая география»: «Реки несут на своих волнах историю и жизнь народов».

Существование человечества и расселение людей по планете непосредственно связано с водой. Во все времена человек стремился к рекам и озерам, селился по их берегам. Зачастую только речные пути связывали между собой населенные пункты, давая возможность передвигаться, осваивать новые земли, наиболее быстрым и дешевым способом перевозить товары на большие расстояния. «Трудно сказать, что было ближе русскому человеку, сама река или земля по ее берегам. Он любил свою реку, — писал историк В. О. Ключевский, — никакой другой стихии своей страны не говорил он в песне таких ласковых слов, и было за что. При переселении река указывала ему путь... он жался к ней, на ее берегу ставил свое жилье, село или деревню»<sup>3</sup>.

Характер русских рек, мелководность их притоков, многоводье озер, пороги, частые переполоки на водоразделах, а также принцип использования — определяли конструкцию и устройство судов Древней Руси, их размеры, осадку и способы движения. Из большого числа типов судов, получивших широкое распространение на Руси, известны насад, струг, челн, учан, павозок и др.

Говоря о раннем периоде развития речного судоходства, необходимо учитывать, что бассейны крупных рек по существу не были изолированными, поскольку малые размеры судов позволяли перетаскивать их через водоразделы по волокам. Да и сами реки, и в том числе относительно небольшие притоки, протекавшие среди дремучих лесных массивов, имели более благоприятный водный режим, нарушенный позднее бессистемной вырубкой лесов по берегам рек, что привело к их обмелению.

По мере развития судоходства, увеличения объемов перевозок и совершенствования техники судостроения на реках Русского государства появляются новые типы судов более сложной конструкции и увеличенной грузоподъемности, из которых наибольшее развитие получили дощаник, коломенка, барка, беляна, мокшана, тихвинка и др.

<sup>2</sup> Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань, 1910. С. VI.

<sup>3</sup> Цит. по: Плечко Л. А. Старинные водные пути. М., 1985. С. 3



Русский струг из книги Адама Олеария «Описание путешествия в Московию и через Московию в Персию и обратно» (СПб., 1906)

Для перевозки грузов по рекам Оке, Москве и некоторым другим притокам Волги строились гусяны, отличавшиеся большой шириной, низким бортом и малой осадкой. Имея простейшую конструкцию корпуса, без бимсов и палубы, гусяны получили широкое распространение благодаря простоте постройки и удобству погрузки и разгрузки их. Грузить и разгружать такое низкобортное судно, мало отличавшееся от плота, было легче, но приходилось соблюдать осторожность, чтобы не сломать слабокрепленный корпус и не расшатать пазы обшивки<sup>4</sup>.

Отметим, что в европейской части России река Ока (правый, самый крупный и многоводный приток Волги — 1476 км), судоходство по которой начиналось от г. Орла, была важнейшим звеном в обширной транспортной сети России. Она связывала между собой два крупнейших воднотранспортных бассейна — Волжский и Днепровский.

Подвоз грузов и сплав леса на Оку осуществлялся в значительной степени по рекам — ее притокам, из них наибольшее значение имели следующие: Зуша, Осетр, Мокша (с судоходным весной притоком Цной), Тюша (весной по ней осуществлялся незначительный сплав, но она соединяла Арзамас с Окой), Орлик, Протва, Нара и Нутра (весенний сплав), Угра (судоходство от Юхнова), Москва-река (судоходство от Москвы до устья — 140 верст), Клязьма — судоходство начиналось от Владимира, но мелкие суда плавали до Богородска, далее путь по реке преграждался различными сооружениями для бумажных фабрик<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Чеботарев М. Н., Амусин М. Д., Богданов Б. В. и др. Речное судоходство в России. М., 1985. Электронная версия: URL: <http://library.riverships.ru/Books/River> (дата обращения 31.01.2012).

<sup>5</sup> Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX века. М., 1982. С. 100.

К середине XIX в. в навигацию на Оке находилось в движении 2–2,5 тыс. различных судов и 400–600 плотов. Так в 1844 г. с окских пристаней было отправлено 2054 судна и 523 плота с грузом, общей стоимостью 6 млн. рублей.

Во 2-й половине XVIII в. по водным путям Окского бассейна ходило более 10 типов судов. По Оке в перевозках участвовало большинство судов, использовавшихся на Волге — струги, кладные, мокшаны, гусянки, коломенки, барки, различных видов лодки и, реже, расшивы. Вверх, против течения (обычно в высокую воду), передвижение было связано с завозом, бурлацкой и конной тягой, вниз — с греблей. В межень<sup>6</sup> волжские суда вверх по Оке не ходили<sup>7</sup>. Собственно окские, называемые орловскими, строившиеся в Егорьевском уезде, у села Дединова, порожними приводили к Орлу, где нагружали хлебом. Часть из них уходила к Нижнему Новгороду, другие — к Москве<sup>8</sup>. Строили орловские суда длиной от 14 до 19 сажений, грузоподъемностью от 10 до 20 тыс. пудов. Служили они обычно не больше трех-четырёх навигаций<sup>9</sup>.

Многообразие типов и размеров судов отражало требования, вытекавшие из условий плавания в различных бассейнах. Имело значение и то, что какой-либо централизованной политики в проектировании судов не было, да практически и само проектирование в его современном понимании отсутствовало.

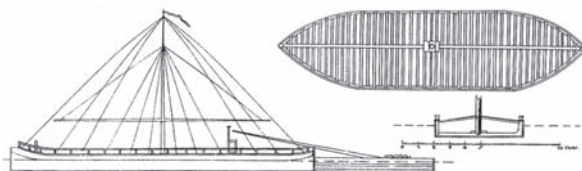
В России не существовало крупных специализированных верфей для постройки судов торгового речного флота. Строительством всех речных судов, как и большинства судов морского каботажного плавания, занимались, прежде всего, крестьяне, живущие в прибрежных населенных пунктах, близких к местам формирования грузопотоков. Одним из условий существования промысла являлось наличие леса.

Конструкция судов вырабатывалась десятилетиями практики и, базируясь на проверенных образцах, постепенно совершенствовалась. Важнейшим элементом конструкции деревянных судов были кокорные шпангоуты, бимсы, кильсоны

и некоторые другие детали набора. Заготовка кокорного судостроительного леса, который требовалось выкопать вместе с наиболее развитым и расположенным под прямым углом корнем, была чрезвычайно трудоемким делом. Обработка вручную кокорных брусьев также была сопряжена с большими трудовыми затратами. Однако применение такого леса позволяло создавать прочные суда больших размеров, и кокорное судостроение утратило свое значение лишь в середине XX в.<sup>10</sup>

Рассмотрим конструктивные особенности наиболее распространенных типов речных судов, использовавшихся в Окском бассейне в XVIII–XIX вв.

В первую очередь это **барка** — большое грузовое палубное речное судно, применявшееся практически на всех крупных реках России. Особую роль барки сыграли на Вышневолоцком водном пути, где движение совершалось только в одном направлении — к Петербургу, по прибытии в который суда шли на разборку.



Барка. Фото из книги И.А. Шубина «Волга и волжское судоходство (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения)» (М., 1927)

Барки имели упрощенные обводы с тупыми оконечностями и облегченную конструкцию. Строились они из соснового и елового (полуобработанного) леса, на деревянных нагелях (позже с помощью железных нагелей и болтов). Корма и нос делались однообразно и тупо закругленными. Основание судна состояло из 4-х скрепленных венцов, расположенных треугольником, как в простых избах. Толстые кокоры укладывались на расстоянии 3 фута друг от друга. Кроме того, по днищу внутри укладывался еще один венец, а само днище состояло из двойной внутренней и внешней досчатой обшивки. Досчатая крыша (настил), поднятая на 1–1,5 аршина выше бортов, крепилась на многочисленных брусьях-оздах. Посреди крыши делался люк-вход для схода в трюм. А в одном из углов ставилась печь с трубой, которая выводилась на кры-

<sup>6</sup> Межень — продолжительное сезонное стояние низких (меженных) уровней воды в реках. Чаще всего это период низких летних вод реки.

<sup>7</sup> ЦИАМ. Ф. 47. Оп. 2. Д. 30267. Л. 67.

<sup>8</sup> Истомина Э. Г. Водные пути России... С. 55–56.

<sup>9</sup> РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Д. 968. Л. 20–21. Орловские суда, строившиеся у Касимова, имели несколько иные пропорции и срок службы (4–5 лет). См.: РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Д. 511. Л. 11 об.

<sup>10</sup> Чеботарев М. Н., Амусин М. Д., Богданов Б. В. и др. Речное судоходство в России.

шу. Иногда на барку ставили мачту с прямым парусом, чаще всего рогожным. Барки управлялись большими рулевыми веслами — потесями с носа, кормы, а иногда еще и с бортов. Длина барок доходила до 64 м, ширина до 17 м, грузоподъемность до 1,2 тыс. тонн. Согласно Уставу путей сообщения 1897 г., длина барки не должна была превышать 17 сажень (36,4 м), ширина 4 сажени (8,56 м), высота борта не более 2 аршин (1,42 м). Грузоподъемность 7,5–8 тыс. пудов (123–131 тонн).

По Волге барка двигалась под парусом — когда дул попутный ветер, на лошадиной тяге — когда была дорога вдоль берега, и на бурлацкой тяге — когда не было и ни того, ни другого. Дальше барка шла по течению, поэтому в Вышнем Волочке мачту и руль снимали, строили специальный помост, оснащали барку потесями, нанимали команду местных лоцманов, и барка продолжала путь.

С увеличением размеров и расширением района плавания конструкция барок совершенствовалась, и позднее название «барка» стало применяться как собирательный термин, относящийся нередко и к деревянным судам различающихся по конструкции. После сооружения первых искусственных водных систем наряду с использованием старых типов судов начали строить новые, в размерах и конструкции которых учитывали изменившиеся условия плавания. Так, на Вышневолоцкой системе, где плавание судов осуществлялось только в низовом направлении, появились *Вышневолоцкие барки* — однокорпусные суда грубой упрощенной конструкции, которые разбирались по прибытии в Петербург. Суда же двигавшиеся от верхних городов реки Волги возвращались к Рыбинску и служили от 3 до 4 лет с ежегодной пробойкой днищ новой паклею.

Местные виды судов типа барки (вернее суда барочного типа) носили свои названия: бакаут, бархоут, беяна, брама, гусяна, домшхоут, коломенка, мариинка, мокшан, романовка, тихвинка и др.

Подробное описание строительства барки дает В. И. Даль. В своем «Толковом словаре» он пишет: «При стройке, наперед всего под обвод барки или расшивы ставят клетки, городки или губаши, обрубки, сложенные костром, клеткой, поперек на них кладут лежни; или клады, с подкладкою под концы их головников; на клады ложится вдоль барки лыжна, или матица, средний брус днища; на концах лыжни по клопу (копани, кокоря), а к ним кормовой и носовой пни; затем плотят днище, швы которого называют заморками, и ставят боковые копани, приставляя к хвостам их по борту бабки

и накурки; все это снаружи обносится рыбинами, а днище по ребру опоясывается уторами. По окончании выставки, или набора, по бортам идет наводка, обшивка или ошва, толстый пояс которой по осадке, огрузке, называют бархот (взято с флотского); против верхних поясьев ошвы, или регутов, снутри два клямсовые или подтельные пояса; на них поперек барки челбучинник, чеболки, а по самому борту сверху пятивершковые брусья, корги; против осадки снутри два пояса, нутреной бархот; на копани по днищу кладутся в три ряда 7–8-вершковые брусья, киретни или кирени, а на воротах (заворотах, погибах) два ряда 4–5-вершковых, это воротовые поясья. Борты снутри еще крепятся косовыми брусьями, они же реверсы и диагонали, накось от кромки борта до днища. Во всю длину барки посредине под палубу или крышу кладется конь, а с боков по одному подконьку, и настиляется тесовая палуба, одинакая или с подметом, двойная; кони подперты подставками, стоящими на киренях. На плечах судна четыре кнека (флотск. кнехт), или бабки, а против них посредине такие же четыре ухвата попарно, для укрепы шеймы, каната; ближе к носу свешены соколины, отхожие места, будки; подле них, к середине, высунутые за борт, для подъема якоря, кобылы. Руль, кормило, если судно управляется не потесями, сплочивается из трех стоячих брусьев: ближайший к пню, дубовый, сапог, задние два — чертенята; сверху губа, (флотск. румпель), рычаг для управления. Полозья, по которым судно слетает с клеток, слизки: клетки изпод него выбиваются, когда подобьются под него подставки, из которых передняя, сокол, которая вся держит на себе упор, вышибается тараном и барсом. При закладке, когда кормовой и носовой пни поставлены, строитель кричит: Молись Богу, православные! При спуске молятся, когда берутся за барс; при выходе судна в путину, хозяин или водолив кричит: С коня долой, православные (к борту), молись Богу! Баркою управляют потесями (бабайка, лопатина, слопец, навес, южн. стерно), кормовую, носовую, а иногда еще и боковыми (до четырех, по плечам); это огромные весла, с пальцами, рукоятками на вальке. Парус на барке, коли есть, один, нередко рогожный, иначе нет и мачты. На простых барках нет и косовых брусьев и пр.»<sup>11</sup>

В зависимости от назначения или места изготовления барки имели некоторые различия в

<sup>11</sup> Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. М., 1978. Т. 1.

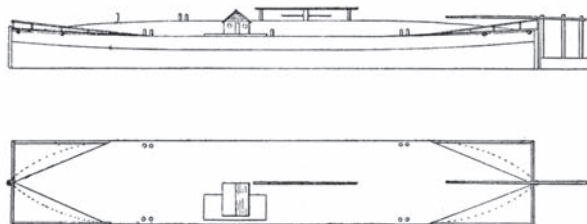
конструкции, размерах и, несли уточняющее название: барка-межеумок, барка белорусская, барка сурская, барка-шпилевка.

*Барка-межеумок* — деревянное несамоходное судно длиной до 64 м (25–30 сажень), шириной до 17 м (5–8 сажень), грузоподъемностью до 70 тыс. пудов<sup>12</sup>;

*Барка Белорусская* — судно грузоподъемностью до 650 тонн. Наиболее крупные из них, использовались в середине XIX в. в бассейне Днепра. Строились в верховьях Днепра, на Березине, Припяти и Соже<sup>13</sup>.

*Барка Сурская* (суряк) — судно, похожее на расшиву (иногда называлось малой беляной), но более легкое и не смоленое, строившееся в деревнях на реке Сура — главным образом, в Промзино Городище и, некоторое количество на небольших пристанях (в местах, богатых лесом) — Котьяковской, Коржевской, Большеберезинской. Обычно сурские суда перевозили хлеб, вино, продукты сельского хозяйства и дубовый лес по Волге к Рыбинску, откуда они уже не возвращались. Строились суряки почти одинакового размера — длиной от 18 до 20 сажень. Выходили они только из одной Суры, реки в Пензенской губернии. Осадка суряка без груза составляла от 10 до 18 вершков, а с грузом — от 2 до 3 аршин. Грузоподъемность — до 23 тыс. пудов.

**Коломенки** представляли собой беспалубные суда, использовавшиеся на реках Волге, Каме, Чусовой, Белой, Оке, Цне, Москве, Шексне, Свири, Неве. По сути, они являлись эволюционным шагом в развитии древнерусских стругов и имели уже все качества будущих барок, получивших широкое распространение в петровский и послепетровский период. Распространено мнение, что свое название судно получило по месту постройки — городу Коломна. Однако с этим плохо согласуется факт преимущественного распространения коломенок на Каме и, наоборот, полное отсутствие упоминаний в архивных документах о строительстве этих судов в Коломне. По мнению В. П. Кузнецова коломенки «как особый тип сплавного судна, появился в XVI в. в верховьях Камы специально для сплава тяжелых грузов с горно-металлургических заводов Урала...»<sup>14</sup>. Другой исследователь — П. Богославский отмечает, что строились коломенки на реках:



*Коломенка. Фото из книги И.А. Шубина «Волга и волжское судоходство (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения)» (М., 1927)*

Каме, Чусовой, Белой и Уфе<sup>15</sup>. И, наконец признанный авторитет в волжском речном судостроении и судоходстве И. А. Шубин считает, что название «коломенка» произошло от древнего слова «коломень» или «коломень» — околица, окраина (отсюда произошло и название Коломны, как окраинного города Рязанского княжества). Таким образом, судовой термин «коломенка» мог обозначать особый тип судов далекой окраины русского государства — пермской или верхне-камской стороны<sup>16</sup>.

Судно имело длину около 15–20 сажень, ширину 2–4 сажени, грузоподъемность от 7 до 12 тыс. пудов. На многих коломенках устраивалась двускатная крыша (некоторые крыши не имели). Строились коломенки в большинстве случаев из елового леса, крепились нагелями (в днище) и железными гвоздями (в бортах и кильсонах), конопатились бельной паклей и мочалом и не смолились. Продольное крепление, для большей прочности корпуса, состояло из трех или больше кильсонов, положенных параллельно друг к другу — один по середине днища, два других ближе к бортам. Средний кильсон (до 10 дюймов толщиной), выполненный часто из круглого неотесанного бревна, соединялся со штевнями, которые делались в виде копаней с корочкой, стоявшей перпендикулярно к стволу. По верхней части бортов с внутренней стороны проводились подтелены (внутренний бархоут), служившие опорой для поперечных балок — бимсов и озд. Наконец, на борта коломенок с внешней стороны нашивались в подводной части ошвы и несколько выше грузовой ватерлинии, во всю длину корпуса, от 3 до 6 и более рядов, так называемых привальных брусев (внешние бархоуты) в виде горбы-

<sup>12</sup> Морской словарь. / Под ред. Ф. Г. Фадеева. М., 1959.

<sup>13</sup> Чеботарев М. Н., Амусин М. Д., Богданов Б. В. и др. Речное судоходство в России.

<sup>14</sup> Кузнецов В. П. Речные деревянные суда. Л., 1956. С. 27.

<sup>15</sup> Богославский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859. С. 167.

<sup>16</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М., 1927. С. 86.

лей — однорезков, толщиной до 3 и более вершков. Эти бортовые крепления, предохраняли судно от возможных аварий при столкновениях. Поперечными креплениями служили бимсы и обычно 3 и более 5 озд, изготовленных из простых круглых бревен, толщиной до 5 вершков. Доски днищевой обшивки коломенок имели толщину 13–18 см, внутренний набор делался из неокоренных бревен. Бортовая обшивка была тоньше днищевой.

Управлялись коломенки 2–4 потесями, располагавшимися на корме и носу, а в позднее — рулем, навешиваемым на петлях и крючьях<sup>17</sup>. В снаряжение судов, с учетом их конструкций, входило 2–3 якоря весом от 10 до 15 пудов каждый и 1–2 гребные верховые лодки.

В верховьях Камы коломенки были известны с XVI в. Строились они для доставки железа и изделий уральских заводов в низовья Волги. Коломенки отличались от других сплавных судов большим отношением длины корпуса к ширине (5–6 против 3–4 у других судов). При постройке коломенок было учтено свойство свободно плывущего бревна, которое всегда движется вперед комлем. Желая получить более устойчивое движение судна на речном потоке, корпуса коломенок стали делать в носовой части на 25,3 м шире, чем в кормовой. Позднее, когда для удержания судна на курсе во время сплава начали применять лот (металлический груз прямоугольной или трапецидальной формы, опускаемый в реку на тросе с кормы судна), ширина корпуса коломенок стала одинаковой по всей длине судна. Доски днищевой обшивки коломенок имели толщину 13–18 см, внутренний набор делался из неокоренных бревен. Бортовая обшивка была тоньше днищевой, но в подводной части имела дополнительную зашивку из горбылей, которые служили некоторой защитой основного корпуса при сплаве по каменистым уральским рекам.

В начале XVIII в. конструкция корпуса коломенок была усовершенствована. В 1718 г. Петр I специальным указом повелел взять за образец и обязал строителей под страхом вечной ссылки на галеры впредь корпуса коломенок делать в полном соответствии с этим образцом. Об этой коломенке неоднократно упоминается в указах (1720 и 1722 гг.); «...чтоб по Москве и Оке рекам суда делали так крепко и чисто, слово в слово, как образцовая коломенка на Москве реке была сделана; также, где какие железные и деревянные гвозди биты, так и делать...».

Предлагавшаяся конструкции являла собой безусловный прогресс, так как взамен слабокрепленных судов старых типов, прочность которых основывалась на одной наружной обшивке, внедрялось судно новой конструкции с сильным продольным и поперечным набором, на надежном болтовом креплении.

В зависимости от места строительства коломенки отличались деталями конструкции и размерами.

Так *волжская коломенка* (или железняк) имела высокие борта, низкую и легкую крышу, незакрытые нос и корму тупой формы. Строилась она большей частью из елового леса, руль заменялся 4 потесями — по 2 в носу и корме, имела 2 якоря по 10–15 пудов, на мочальном канате в 250–400 саженой. Употреблялась преимущественно для перевозки металлов (железа, медь), соли, вина, изредка хлеба и дров. Длина Волжской коломенки составляла 12,0–23,0 сажени, ширина 2,3–5,2 сажени, осадка без груза 0,8–5,0, с грузом 4–12 четвертей<sup>18</sup>, грузоподъемность 5–25 тыс. пудов. Служила до 20 лет и обслуживалась 15 рабочими. Ходила по Волге (ниже Твери), Каме, Белой, Оке, Цне, Москве и Шексне. Коломенки в 12–15 саженой длины, служившие для прохода по Вышневолоцкой системе, иногда называли полуколоменками.

В 1887 г. в Волжском бассейне ходило 279 коломенок, за десять лет с 1879 по 1888 гг. их было построено 1381, главным образом, на реке Чусовой (заводы Билимбаевский — 346, Шайтанский и Кыновский, слобода Ильинская, пристань Уткинская и деревня Крылосова) — 918 и реке Сылве (Молебский завод, город Кунгур и др.) — 123.

Небольшие отличия от Волжской коломенки имели *пермская* и *снастная коломенки*.

*Коломенка Невского бассейна* имела длину 17,9–21,0 сажень, ширину 3,8–4,3 сажени, осадку без груза 1,0–2,5 и с грузом 7,5–9,0 четвертей аршина, грузоподъемность 12–20 тыс. пудов. Служили 3–4 года и требовали 5 рабочих. Ходили такие суда по Неве, Свири и Ладожскому каналу.

*Коломенка донская* имела длину 17,0–23,0 сажени, ширину 3,7–4,6 саженой, осадку с грузом 0,8–1,2 и без груза 5,0–10,0 четвертей, грузоподъемность 9–10 тыс. пудов. Служили 5–14 лет и требовали 7 человек рабочих. Строились донские коломенки на Волге, но ходили по Дону.

<sup>17</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство... С. 84.

<sup>18</sup> Для мелких мер длины базовой величиной была пядь, с XVII в. ее называли уже четверть аршина, четверть, четь.

И, наконец, собственно *Коломенка окская*, использовавшаяся в верховьях реки. Интересно, что судно с таким названием, применительно к Оке упоминается практически лишь в двух документах – Петровском указе 1718 г. и в таможенных книгах 1654–1655 гг. города Касимова, где была зафиксирована продажа двух коломенок. Да и трудно представить, как могли коломенки, описанные в работах В. П. Кузнецова, И. А. Шубина и П. Богославского, имея осадку до 1,2 м ходить по мелководной Оке. Убедительный ответ на этот вопрос, на наш взгляд, дал историк А. А. Шаблин. По его мнению, Окская коломенка являлась самостоятельным типом легкого плоскодонного судна, длиной около 15 м и осадкой до 36 см специально приспособленного для перевозки хлеба по мелководным Оке и Москве-реке. Появилось оно во 2-й половине XVII в. и чаще упоминается в документах под названием коломенский струг<sup>19</sup>.

**Гусяны** (более мелкие – гусянки или полугусяны) были парусно-гребными, крытыми судами типа барки с четырехугольной палубой, свешенной, к тупо закругленным корме и носу, ходившее по рекам Каме, Оке, Цне и Москве в XVIII – начале XX вв. Свое название судно получило от реки Гусь Тамбовской губернии (приток Клязьмы), где была впервые построена.

Гусянка имела первоначальные размеры: длину 11,0–33,9 сажени (до 97% – длину 30–33,9 сажени), ширину 2,3–7,3 сажени (большинство 6–7 сажени), осадку без груза 0,5–2,0 четверти и с грузом – 3,0–7,5 четвертей, грузоподъемность 3–46,5 тыс. пудов (больше половины 30–40 тыс. пудов). Более крупные гусяны (до 90 м – около 42,25 сажени) и грузоподъемностью до 800 тонн) строились до 1920-х гг. Судно было плоскодонным, низкобортным, снабжалось мачтой с прямым парусом и несколькими якорями массой до 500 кг. В средней части на днище судна ставили небольшую избу (казенку). Против течения гусянка шла под конной тягой. В зависимости от размеров, на этих судах работало от 2 до 30 бурлаков – гусянщиков. Использовались гусяны, главным образом, для перевозки леса, камня и соли. Служили не более 13 лет. Строились гусяны преимущественно в верховьях Оки у Нижнего Новгорода, а позднее на реках Унге и Каме<sup>20</sup>. Особенной известностью пользовались орловские

гусяны. В 1885 г. на реках плавало 222 гусяны, преимущественно (187) со смешанным грузом. Из 222 судов 137 было построено в Костромской губернии и 76 – в Тамбовской, остальные же – во Владимирской, Пермской и Вологодской<sup>21</sup>. Основным грузом гусян были дрова, камень<sup>22</sup>.

Близкими по типу к гусянам были грузовые суда – паромы и гусяны-форменки или клязьминки.

Паромы представляли собой небольшие, беспалубные, низкобортные суда, первоначально длиной от 8 до 10 сажени, и шириной от 10 до 12 аршин; позднее – до 16 сажени длины и 4–5 сажени ширины, грузоподъемностью 10–12 тыс. пудов. Использовались паромы преимущественно в Окском бассейне, выходя иногда на Волгу, но не далее Нижнего Новгорода. Наибольшее распространение паромы получили для переправ через реки. Окские паромы строились главным образом в Елатье и на реке Гусь, а также в Кадоме и других местах на реке Мокше<sup>23</sup>. Ходили паромы обычно на веслах, имея на борту 8–10 рабочих и проплывавая в день около 20 верст.

Клязьминки использовались преимущественно на реке Клязьме (откуда и получили свое название), а также на Оке, Цне, Тезе и Москве-реке. Их длина составляла от 20 до 28 сажени, ширина 4–5 сажени, при высоте бортов до 6 четвертей и грузоподъемности – до 25 тыс. пудов. От других судов барочного типа клязьминки отличались более острым образованием носа, на котором устраивался навес и, неподалеку от него устанавливалась мачта, поддерживаемая обычно 4 «ложками». Строились клязьминки из соснового леса, служили до 6 лет. Ходили, как и гусяны, преимущественно конной тягой и доходили до Владимира<sup>24</sup>.

**Расшивы** были сплавными судами барочно-го типа, обычно плоскодонными (или круглодонными, но без киля) получившими распространение в XVIII – XIX вв. на Волге и Каспии. Некоторые исследователи считают, что свое название судно получило от выражения «расшить посудину», то есть придать ей определенную ширину. Другие – от

<sup>21</sup> Энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. СПб., т. 9А (18). СПб., 1893.

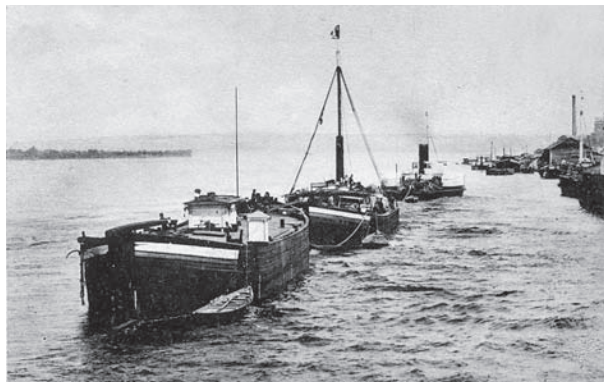
<sup>22</sup> В Пермской губернии гусянами называли кабестанские баржи без крыши, на которых перевозили, буксируя паромом, дрова из Чердынского уезда на Мотовилинский сталепушечный завод возле г. Перми. Длина этих барж составляла около 40 сажени, ширина 7 сажени и высота (глубина) — до 3 сажени.

<sup>23</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство... С. 205.

<sup>24</sup> Там же. С. 312.

<sup>19</sup> Шаблин А. А., Кочетков С. А. Дединово — село морское. Рязань, 1996. С. 146–147.

<sup>20</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство... С. 312.



Волга. Баржи на буксире. Открытка. Конец XIX – начало XX в.

названия голландского судна «рейс-шиф», доставленного по приказу Петра I в Россию в качестве европейского образца.

Так или иначе, но в расшивах аккумулировался многовековой опыт не только речного, но и морского баржевого судостроения наших предков. Расшива как бы завершает большой период сплавных судов. До появления парового судоходства расшивы были наиболее распространенными речными судами. Строились расшивы, главным образом, в Костромской, Нижегородской и Казанской губерниях из соснового и елового пиленого леса, без чертежей и планов и даже без простейших технических приспособлений, самым обычным плотницким инструментом. Искусство судостроения передавалось из поколения в поколение. В Нижегородской губернии суда строили в селах Черное, Растяпино, Колодкино, Бабино, Юрьево. Главным грузом для перевозок на судах по Оке и Волге было зерно. В основном, перевозили хлеб из Саратовской, Симбирской, Казанской, Пензенской, Нижегородской и Костромской губерний. Ходили они не только по Волге, но и по ближним пристаням рек Камы, Вятки и Суры. Осадка судна, без груза составляла от 10 до 18 вершков, а с грузом – от 2 до 3 аршин. Грузоподъемность – от 5 тыс. до 30 тыс. пудов. Основные размеры расшив: длина 15–25 саженей (32–53 м), ширина 3–5 саженей (6–11 м), высота мачты 12–15 саженей (25–32 м), высота борта 18–20 четвертей (3,2–3,6 м). Мачта состояла из 6–7 деревьев. В отличие от баржи расшива имела закругленное дно, возвышенный острый нос с наклонным штевнем и суженную корму, ограниченную в надводной части транцем (плоским отвесным щитом). На единственной мачте судна поднимались два паруса, нижний – большой и верхний – малый, называемый «балун».

На корме расшивы имели казенки – каюту лоцмана, на носу – косновскую мурью, посередине – во всю ширину – льяло (помещение для груза.)

Особую ценность в расшиве представлял парус, изготовленный из высококачественного материала. Ширина паруса равнялась длине судна, а высота – 15–20 саженей. Расшивы передвигали против течения бурлаки со скоростью 10–12 верст в сутки, а при попутном ветре они преодолевали (при спрямленном фарватере) иногда до 200 верст в сутки. Наружная отделка Расшивы была довольно-таки красивой. На бортах имелась глухая резьба по дереву с изображением так называемых фараонков, иногда и надпись «Бог – моя надежда», а на корме – фамилия хозяина. На клотике мачты ставился флюгер с изображением Георгия Победоносца либо Михаила Архангела с трубой. Там же на самом верху вместо флага развевалась алая или белая длинная лента. Составитель первого путеводителя по Волге Н. П. Боголюбов писал, что эти суда были самыми красивыми на Волге, имели затейливые украшения: на носу обычно рисовали глаза либо чудовищ, неведомых самим художникам, а борта украшали резьбой, выполненной топором. Ввиду плавного очертания корпуса расшива была легкой на ходу.

В 1846 г. на Волге насчитывалось до тысячи расшив, но уже через 20 лет они были почти полностью вытеснены пароходами (их численность сократилась до 50).

В зависимости от места строительства расшивы имели свои конструктивные особенности и отличались по размерам. Так, например, *расшива мангышлакская* – мореходное парусное судно, применявшееся на Каспийском море, имело длину 17–23 м, ширину – 5–6,5 м и высоту 3,4 м<sup>25</sup>, две мачты с вооружением, похожим на бригантину.

*Расшива эмбенская* – ловецкое судно, также использовавшееся на Каспийском море, имело грузоподъемность до 130 т. При нем находилось от 4 до 6 лодок, с которых производился лов рыбы<sup>26</sup>.

Свои особенности имели также: *расшивы мстерычи, расшивы гребновские, гребные, кладные, коренные*.

Здесь, на наш взгляд будет уместно сказать о способе движения речных судов в России. Эта тема была довольно подробно изучена в свое время известным исследователем волжского судо-

<sup>25</sup> Самойлов К. И. Морской словарь: в 2 т. Т. 2. М.; Л., 1941.

<sup>26</sup> Там же.





Волжские суда. Открытка. Конец XIX – начало XX в.



Караван речных судов. Открытка. Конец XIX – начало XX в.

ходства И. А. Шубиным и авторами книги «Речное судоходство в России» (М. Н. Чеботаревым, М. Д. Амусиным, Б. В. Богдановым, В. А. Иваницким и Е. И. Честновым).

Наиболее распространенными способами движения судов в речном судоходстве России были самосплав и людская или конная тяга судов. Передвижение на веслах применялось на судах небольшого размера, выполнявших преимущественно перевозки людей. Гребные весельные суда, зачастую, имели парусное вооружение, которым пользовались при попутном ветре. На перевозках грузов весельные гребные суда не получили развития, но в качестве дополнительного средства для ускорения движения судов, двигавшихся самосплавом, или для местного передвижения в пределах рейда и маневрирования весла применялись во многих случаях.

Парусным вооружением оснащались и крупные грузовые суда. В зависимости от конкретных условий применялись различные способы движения: оснащенное парусами судно, двигаясь вниз, использовало как силу ветра, так и силу течения, а при движении вверх при слабом или встречном ветре переходило на людскую тягу. Парусным вооружением продолжали оснащать суда не только до возникновения или в начальном периоде парового судоходства, но и на более поздних этапах его развития<sup>27</sup>.

Тем не менее, зависимость от погодных условий была главной проблемой парусных судов, поэтому плавание под парусами в русском речном судоходстве не стало основным способом движения. Более широко использовался самосплав.

Способ движения судов по течению (самосплавом) наряду с общими принципами имел много осо-

бенностей, зависящих от характера речного потока. Судно, идущее самосплавом, обычно имело для управления движением длинные рулевые весла — «потеси», или «поносные», которые устанавливали в корме, а на реках с быстрым течением — и в носовой части судна, а также, рысковый якорь, а позднее лот, служащие при необходимости, для уменьшения скорости судна и частичного изменения направления движения. На различных реках существовали свои особенности сплава судов.

При всех трудностях сплавного судоходства вниз по течению это был все же относительно легкий способ движения судов. Несравненно более трудоемкой была доставка грузов вверх, против течения. Суда в этом случае могли продвигаться на веслах, при помощи парусов или бурлацкой тяги. Весной, когда берега рек затоплялись весенним паводком или по другим причинам невозможно было тянуть судно бечевой, движение производилось «подачами» — при помощи завозных якорей.

Этот способ движения заключался в следующем: с судна в лодку-завозню с 8–10 бурлаками и кормщиком складывалось 1–1,3 тыс. м пенькового просмоленного каната, к одному концу которого был прикреплен четырехрогий якорь массой до 330 кг. Завозня подходила к берегу, бурлаки выходили и веревкой (бечевой) тянули ее вверх против течения. Лоцман с баржи следил за продвижением завозни и, когда она удалялась от судна примерно на длину каната, флажком подавал кормщику знак, чтобы он сажал бурлаков и выходил на судовой ход. Затем якорь вместе с буйком сбрасывали в воду. Завозня разворачивалась и на веслах направлялась к судну, а два бурлака стравливали канат в воду по мере ее продвижения. Подойдя к судну, на него подавали ходовой конец каната. Находившиеся на судне бурлаки растягивали его вдоль палубы, кре-

<sup>27</sup> Чеботарев М. Н., Амусин М. Д., Богданов Б. В. и др. Речное судоходство в России.

пили к нему свои ляжки и, передвигаясь от носа к корме, подтягивали судно к завезенному якорю.

Каждый бурлак имел свою ляжку — кожаный ремень шириной около 18 см и длиной около 2 м, концы которого были сшиты вместе бечевкой длиной 70 см с деревянным шариком на конце. Ляжка перекидывалась через плечи на грудь бурлака, а бечевка с шариком захлестывалась одной петлей на канате. Подойдя к корме судна, бурлаки последовательно отстегивали свои ляжки от каната, возвращались на нос судна и снова крепили их к канату. Все движение производилось в одном ритме.

Освобождавшийся по мере движения судна канат складывался на завозню, куда поднимался и якорь, когда судно подходило к нему; затем якорь снова завозился вперед. Обычно у каждого судна работали три завозни: одна стояла у кормы и принимала выбираемый канат, вторая завозила очередной якорь, а третья спускалась от уже отданного якоря к судну. Такими «подачами» судно поднималось против течения за день на 8–10 км; работали только днем. В местах с очень быстрым течением канат выбирался с помощью ворота. Число людей, работавших на вороте, колебалось от 20 до 250 человек и зависело от типа судна<sup>28</sup>.

Наряду с тягой судов бурлаками практиковалась конная тяга, которая получила особенно широкое распространение на Оке, Днепре, верхней Волге (выше Рыбинска), Шексне и на каналах, соединяющих Волгу с Балтийским морем, а также на реках Сибири. На густошлюзованном участке Мариинской системы конная тяга просуществовала до 1930-х гг.

На Оке конная тяга применялась на всем ее судоходном участке. «Коноводами» служили, главным образом, прибрежные жители, особенно Муромского и Касимовского уездов, которые после оформления договора на выводку судна приезжали в Нижний Новгород со своими лошадьми. Количество потребных для тяги лошадей зависело от размера судна и количества груза в нем. Обычно считалось, что на 1 тыс. пудов груза требуется одна лошадь и на две лошади один рабочий.

Бечева на судне крепилась к кормовому кнехту, пропускаясь в «серьгу» (или «калитки») на мачте и в коуш «брундука» («бурундука») (тонкий пеньковый трос для подтягивания бечевы к носу судна), который крепился к носовым «ушам» — вертикальным парным стойкам в носовой части судна.

К береговому концу бечевы привязывались «подсады», т. е. короткие тонкие снасти, соединявшие ее с упряжью лошади. Лошади располагались парами — одна за другой, в две линии, несколько расходящиеся к концам. Передовая лошадь, подобно передовому бурлаку на Волге, звалась «шишкой», — ее вел мальчик 12–15 лет, называемый «шишководом». С боку каждой «сады» лошадей шли два погонщика. Остальные рабочие были на носу судна (кичке или шакше), помогая лоцману (по его команде) в управлении судном (поддерживали его шестами, прибавляли или убавляли в случае необходимости бичеву и т. п.)<sup>29</sup>. Брундуком пользовались в том случае, когда требовалось направить судно ближе к берегу («подбери брундука») или отойти от берега, огибая мыс («отдай брундука»). Иногда для этой цели приходилось укорачивать бечеву или выпускать ее снова.

Работа «по взводке» начиналась, как правило, с раннего утра и продолжалась до поздней ночи, в летний период, когда длинный день — с дневным перерывом на 3–4 часа для кормежки лошадей. В короткие осенние дни работали без перерыва, обедая на ходу. Коноводам приходилось идти целый день, в зной и холод, иногда под дождем, по размокшей или плохо расчищенной «сакме» (тропа, по которой шли упряжки лошадей, или, иначе, бечевник), перебираясь вброд через встречные ручьи и речки. Осенью измокшим и озябшим людям негде было согреться и обсохнуть, помогало только сено, запасенное для лошадей, в которое можно было зарыться<sup>30</sup>.

В случаях, когда требовалась срочная доставка, нанимали две смены лошадей, и работа велась круглосуточно.

Сроки доставки в среднем были такие: от Нижнего Новгорода до Муром — 7 суток, до Касимова — 15 суток, до Рязани — 20, до Коломны — 25 и до Москвы — 30–35 суток. Плата за пару лошадей и одного рабочего составляла примерно 15–20 рублей до Муром, 25–30 рублей до Касимова, 40–45 рублей до Рязани, 50 рублей до Коломны и 60 рублей до Москвы и по Оке выше Коломны<sup>31</sup>.

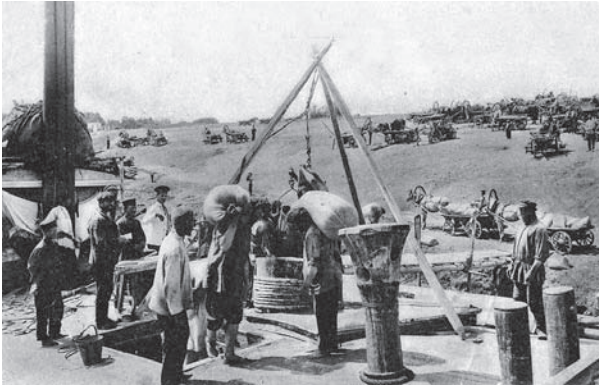
Регулярность и значительные размеры поставок хлеба, сельскохозяйственного сырья и изделий различных промыслов по реке Оке в центральные промышленные губернии и на Северо-Запад обусловили развитие судостроения в ряде уездов Ря-

<sup>29</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство... С. 314.

<sup>30</sup> Чеботарев М. Н., Амусин М. Д., Богданов Б. В. и др. Речное судоходство в России.

<sup>31</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство... С. 312.

<sup>28</sup> Чеботарев М. Н., Амусин М. Д., Богданов Б. В. и др. Речное судоходство в России.



Выгрузка хлебной баржи. Открытка. Конец XIX – начало XX в.

занской губернии, особенно где этому способствовало наличие лесов. В Егорьевском уезде, у села Дединово (близ устья Москвы-реки, в 25 верстах от Коломны), сложился центр судостроения с богатыми традициями, где ежегодно на продажу готовилось до 65 судов – орловских и стругов<sup>32</sup>.

Издревле эти места славились своими дубовыми рощами и искусными мастерами. Еще в XVII в. в селе строились суда не только речные, но и морские, причем первые ходили даже в Западную Двину. Здесь же строились корабли для голштинского посольства в Персию 1636–1639 гг., а также струги, в которых в 1656 г. ходила вниз по Западной Двине рать царя Алексея Михайловича<sup>33</sup>. В 1667 г., при царе Алексее Михайловиче в Дединово были построены первый русский военный корабль европейского типа «Орел», а также несколько менее крупных судов. Считается, что с дединовской верфи сошел и ботик – «дедушка русского флота», на котором учился ходить под парусом юный Петр I. Позже здесь строились практически все суда, которые ходили по Оке – коломенки, барки, струги.

Дединовский судостроительный центр просуществовал, очевидно, до середины XIX в. К концу XIX в. это судостроительное производство, по всей видимости, исчезает. Так, если в географическом словаре Российского государства, изданном в 1804 г., отмечается, что «Здесь (в Дединово – А. О.) строятся почти все суда и струги, которыми ход бывает по Оке вверх и вниз даже до Астрахани...»<sup>34</sup> то, в описании населенных мест Рязанской губернии за 1906 г.

<sup>32</sup> РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Д. 968. Л. 20–21.

<sup>33</sup> Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань, 1910. С. 413–414.

<sup>34</sup> Щекатов А. Словарь географический Российского государства. Ч. 2. М., 1804. С. 327.

занятие местных жителей судостроением или даже лодочным производством уже не упоминается.

К этому времени в селе числится 861 двор, 7131 житель, 3 церкви каменные, винная лавка, 2 богадельни, школы: мужская двухклассная, женская двухклассная, мужская с женским отделением и женская общественно-земская. А также почтовое отделение, кожевенный завод и 2 завода молочных изделий, приемный покой при волостном правлении.

В качестве основных занятий дединовцев называется скотоводство, садоводство и рыболовство<sup>35</sup>. Н. Мендельсон, побывавший в Дединово в конце 1890-х гг., отмечает, что в селе почти все мужское население занято работой на стороне в качестве портерщиков, трактирных молодцов и кабацких сидельцев<sup>36</sup>.

Значительное число судов (20–30 ежегодно) строилось в Касимовском уезде и более всего в Гуском погосте (Гусевский погост) на реке Оке<sup>37</sup>. Точное время возникновения этого поселения неизвестно, но в XVII в. здесь уже были две деревянные церкви и свой торг, что говорит о довольно высоком статусе населенного пункта. В 1750-е гг. здесь появились братья Баташовы, крупнейшие сталепромышленники, основатели и владельцы полутора десятков заводов.

До 1770-х гг. судостроением занимались в Спасском уезде, на реке Проне – в селе Перевлес (в 20 верстах от устья реки), являвшимся важным узлом торговых путей. Здесь же находилась известная хлебная пристань. До появления железных дорог Спасский и Михайловский уезды служили центрами, где накапливался основной товар – хлеб. Важной базой для складирования хлеба, было село Ухолов, находившееся в 31 версте от города Ряжска. Сюда везли хлеб из Сапожковского, Ряжского и отчасти Раненбургского и Козловского уездов. Зимой Ухолов славился обширной торговлей хлебом. Из Ухолова весь хлеб поступал на Перевлескую пристань, практически крайнюю точку, куда по Проне могли подниматься суда<sup>38</sup>. Отсюда баржи везли зерно в Москву и

<sup>35</sup> Населенные места Рязанской губернии / Под ред. И. И. Прохорцева. Рязань, 1906. С. 128.

<sup>36</sup> Мендельсон Н. Из наблюдений в Зарайском Уезде Рязанской губернии // Этнографическое обозрение. 1899. № 1–2. С. 385–391.

<sup>37</sup> РГАДА. Ф.16. Оп. 1. Д. 511. Л. 11 об.

<sup>38</sup> Усов П. С., Ольхин П. М. Северный район центральной области // Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении / Под ред. П. П. Семенова. Т. 7. Ч. 1. Центральная Черноземная область. СПб.; М., 1900. С. 170.



Расшива на Волге. Фото начала XX в.

Нижний Новгород, по сути, тамошние цены на хлеб определял Перевлес! Население села жило не столько хлебопашеством, сколько за счет сдачи внаем амбаров под засыпку зерна. В 1857 г. ценность грузов, отправлявшихся с Перевлесской пристани, составляла около 1,5 млн. рублей серебром. В среднем в Перевлес поступало более 3 млн. четвертей хлеба<sup>39</sup>. Кроме того, через Перевлес проходила большая дорога из Пронска на Спасск и Шацк; берега Прони соединял мост.

Появление здесь в XVIII–XIX вв. стекольных и железоделательных заводов лишило судостроительный промысел рабочих рук<sup>40</sup>, а сооружение железной дороги подорвало значение Перевлесской пристани.

География судостроительных промыслов Окского бассейна не ограничивалась только прибрежными селами по Оке. Она охватывала бассейн Мокши, где для укомплектования Моршанского каравана ежегодно требовалось более сотни судов.

В 1786 г. на реках Выше, Цне, Мокше и Ваде было построено 142 судна разных размеров, стоимость их составляла около 54,5 тыс. рублей.<sup>41</sup> Способствовало строительству судов и то обстоятельство, что только в Тамбовском уезде в 1780-е гг. действовали 43 пильных завода, продукция которых использовалась на судостроительных промыслах<sup>42</sup>.

Наибольшее количество судов строили в Моршанском уезде — на реке Цне у деревни Старое

Устье<sup>43</sup>, в самом Моршанске, где поблизости располагался крупный лесной массив (Ценский лес), пригодный для судостроения; в Кадомском уезде на реке Мокше при Черменской лесной пристани (село Чермные<sup>44</sup>), селах Решетовка, Котельня (Котельное)<sup>45</sup>; в Спасском уезде, на реке Студенец

<sup>43</sup> Село Старое Устье Моршанского района Тамбовской области. Возникло на правой стороне реки Цны, около устья Кашмы, почему и получило такое название. Упоминается в документах 1623 г. В 1648 г. перенесено на левую сторону Цны, сохранив прежнее название. В «Экономических примечаниях» Моршанского уезда конца XVIII в. записано так: «Село Старое Устье. Владения Главной Дворцовой канцелярии, а ныне Удельного ведомства крестьяне. Домов 94, мужчин 360, женщин 336, пашни 792, лесу 54, неудобной земли 44 десятины. Расположено село на правой стороне оврага Бычкова и двух безымянных озер и по обе стороны безымянного озера и при большой дороге из города Моршанска в город Спасск...». В 1911 г., по сведениям духовной епархии в селе Старое Устье числилось: мужчин — 1240, женщин — 1256. Земельный надел крестьян приходился по одной десятой на душу во всех трех полях.

<sup>44</sup> Чермные — село в Кадомском районе, расположено на высоком левом песчаном берегу реки Мокши. До 1923 г. Чермные относилось к Темниковскому уезду Тамбовской губернии. В середине XIX в. писалось село Чермные (Череные, Успенское тож). Первое название происходит от слова чермное, означающее красный лес, сосняки с ельниками, среди которых образовалась деревня, т. е. чермные — красные (Мурзаев В. М. Словарь народных географических терминов. М., 1984). Второе название — Успенское (по названию церкви). В качестве деревни Чермные упоминается в документах XVI и XVII вв. По 3-й ревизии 1761–1767 гг. значилось селом с 76 дворами, в них — 417 человек, принадлежавших 18 помещикам, и еще было 4 двора однодворческих и в них — 12 человек. В 1862 г. в селе было 152 двора (в них 1321 человек): 73 двора были бывших государственных крестьян, остальные — бывшие помещичьи (Списки населенных мест Российской империи. Т. 42. Тамбовская губерния. СПб., 1866). По подворной переписи 1882 г. следует, что часть крестьян села арендовали пахотную землю и покосы, главное яровое — гречиха. Некоторые уходили на лесоразработки. Несколько человек делали деревянную посуду, оглобли, дуги. В XIX в. через село Чермные проходила транспортная дорога из города Кадома в Спасский уезд Тамбовской губернии. По этой дороге происходило снабжение Кадомского рынка хлебом из Спасского уезда и была связь с местами заготовки и погрузки леса на реке Вад и с лесной пристанью села Чермные. В селе имела место лесная торговля (Романов Н. Грунтовые дороги Тамбовской губернии и их современное значение. Тамбов, 1897. С. 272–273, 291.) В 1914 г. в Чермные проживало 1324 человек, надельной земли — 1002 десятины, были волостное правление, церковь, земская и церковноприходские школы, ближайшая железнодорожная станция Пичкиряево.

<sup>45</sup> Котельня (с 1920 г. Котелино) — село (до 1768 г. деревня) в Кадомском районе, Котелинского сельского совета. Располагается на левом берегу реки Мокша. До 1923 г. относилось к Елатомскому уезду Тамбовской губернии. Село владельческое, первое упоминание в письменных источниках относится к 1602 г. По экономическому описанию 1799 г. в Котельне было 161 двор, 1491 человек, под селением 82 десятины, всех угодий 27000 десятин, из них пашни 1022 десятин. В Котельне находилась стекольная фабрика, на реке Урзеве — водяная мельница о четырех поставах, на реке Эналея — спиртовой завод. (ЦГАДА. Ф. 1355. Оп. I). По подворной переписи 1882 г. в Котельне насчитывалось 194 двора, 1377 человек. (Сбор-

<sup>39</sup> Усов П. С., Ольхин П. М. Северный район центральной области. С. 170.

<sup>40</sup> РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Д. 968. Л. 21.

<sup>41</sup> РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Д. 511. Л. 10–11; РГВИА. Ф. ВУА. Д. 23838. Л. 3–4.

<sup>42</sup> РГВИА. Ф. ВУА. Д. 19076. Л. 3–8

и на реке Выше (с. Выша). Примерно 5–10 судов в год строили на реке Вад в селениях Старое Анаево<sup>46</sup>, Подлясово<sup>47</sup>, Каргашино<sup>48</sup>, Старое Промзино, Вадовское Селище<sup>49</sup>, откуда отправляли их в Кострому, Нерехту, Вязники, село Павлово и некоторые другие селения по Оке и Волге.

Часть судов для Моршанска строили в Елатье, где их закупали осенью, и по Мокше и Цне приводили к знаменитой хлебной пристани Моршанска<sup>50</sup>.

Крупнейшим судостроительным и торговым пунктом Поценья со 2-й половины XVII в. являлось упоминавшееся выше село Морша, располагавшееся на берегу основной транспортной артерии региона — реки Цны. От Морши Цна становилась судоходной. По реке ходили довольно разнообразные суда: струги, а с XVIII в. коломенки, дощаники, барки и др. Количество проходивших Цной грузов, среди которых основными были хлеб и спирт, определялось в 7 млн. пудов.

Следует сказать, что река Цна (была судоходна от Моршанска) служила важнейшей торговой

магистралью, благодаря которой расширялись и укреплялись рыночные связи с другими регионами. Судоходство по р. Цне развилось приблизительно с конца XVII в., достигнув особенного расцвета в 1940-е – 1950-е гг., когда от местных пристаней отправлялось ежегодно от 800 до 900 груженых судов. С моршанских пристаней грузы на баржах уходили по Мокше, Оке, Волге и далее по речным системам в Петербург, Рыбинск, Нижний Новгород, Москву, Муром.

В XVIII в. село Морша превратилось в крупный перевалочный пункт хлеботорговли. Отсюда осуществлялась перевозка по воде зерна в города Поволжья и в Москву. Через Моршу вывозились из бассейнов рек Вороны, Хопра и Медведицы хлеб, мед, рыба, пушнина и др.

В конце 1760-х гг. село Моршу посетил путешествовавший по России академик И. Фальк. Из его записей видно, что Морша в это время представляла собой крупный населенный пункт с развитым полотняным производством, с крупным винокуренным заводом. Развитие коноплеводства в крае (Шацкая провинция) способствовало возникновению в Морше канатного производства. Спрос на канаты предъявляли речное судоходство и мореходство. Моршанская канатная фабрика купца Копейкина (в 1760-х гг.) изготавливала смоляные канаты, бечеву. На ней было занято более 30 рабочих, а основной капитал предприятия составлял 1,3 тыс. рублей. Увеличение притока зерна и других сельскохозяйственных товаров к ценской пристани обусловило создание новых перерабатывающих производств — мукомольного и салотопенного.

В 1779 г. село Морша было преобразовано в уездный город Тамбовской губернии — Моршанск. Основу коммерческих операций города составлял хлебный торг, имевший общероссийское значение. Французский инженер Боадбар, в частности, писал, что многие бедные хлебом губернии России, обе столицы, армия и флот получают хлеб из Моршанска (отпуск муки и зернового хлеба осуществлялся на сумму 800–900 тысяч рублей в год).

Зона хлебной торговли охватывала территории, удаленные от города на расстояние более 300 верст (восток Черноземного района, Пензенская и Саратовская губернии, соседствовавшие с Тамбовской). Обороты Моршанского хлебного рынка достигали 5 млн. рублей. С ним было связано мукомольное производство.

Вторую статью торговли составляло говяжье сало. Ежегодно в Моршанск для убоя приго-

ник статистических сведений по Тамбовской губернии, Т. 7. Тамбов, 1884). В 1914 г. в Котельне было 2437 жителя, 1708 десятин 340 сажень земли, ссудо-сберегательная касса, земская (открыта в 1885 г.), церковноприходская (1913 г.) школы, земская библиотека (1890 г.). Около села находились три крупные экономики М. Н. и И. Н. Ивановых, Е. Ю. Демидовой, три винокуренных завода (см.: Адрес-календарь и справочная книга Тамбовской губернии на 1914 г. Тамбов, 1914).

<sup>46</sup> В настоящее время Анаево — село в Zubovo-Полянском районе Мордовии. Расположено на реке Дербень. Было основано во 2-й половине XVI в. В 1789 г. в селе была построена Покровская церковь, кроме того, в нем были училище, мельница, дегтярня, 3 трактира, 4 лавки. Ежедневно работал базар, раз в год, весной, проходила ярмарка. В «Списке населённых мест Тамбовской губернии» (1866) Анаево — казенное село в 158 дворов, в 1882 г. — в 198 двора (1435 жителей).

<sup>47</sup> В настоящее время село Подлясово (морд. *Пользяс*) — центр сельской администрации в Zubovo-Полянском районе (Республика Мордовия). В «Списке населенных мест Тамбовской губернии» (1866) Подлясово — деревня казенная из 134 дворов (914 чел.) Спасского уезда; имелась мельница. В 1931 г. в Подлясове было 238 дворов (2143 чел.).

<sup>48</sup> В настоящее время село Каргашино (морд. *Каргаша*) — центр сельской администрации в Zubovo-Полянском районе Мордовии. Расположено на левом берегу реки Вада. В «Списке населенных мест Тамбовской губернии» (1866) Каргашино — село казенное из 154 дворов (1108 чел.) Спасского уезда, с церковью, лесопильным заводом, мельницей. К 1930 г. в Каргашине было 458 дворов (2510 чел.).

<sup>49</sup> Вадовские Селищи (Вад Велязем, Вадовская Селища), мокшанское село, ныне — центр сельского поселения в Zubovo-Полянском районе Мордовии. Было основано не позднее середины XVI века. В «Списке населенных мест Тамбовской губернии» (1866) Вадовские Селищи — село казенное из 180 дворов Спасского уезда. В 1913 в Вадовских Селищах было 219 домохозяйств (1530 человек), имелись каменный храм, ветряная мельница, маслобойка, трактир.

<sup>50</sup> Истомина Э. Г. Водные пути России... С. 64–65.

нялось до 20 тыс. голов крупного рогатого скота и до 100 тыс. голов овец из донских, саратовских и астраханских степей. Выгопка сала достигла 140 тыс. пудов, приготавливалась солонина, развивалось мыловарение. В 1861 г., например, в Москву и Петербург с городской пристани было отправлено на 516 тыс. рублей сала и около 3 тыс. пудов мыла. Видное место в торговле занимали пенька, мед, щепные товары (рогожки, кули, бочки), которые привозились из северных уездов губернии для хлебного и сального торга. В городе действовали бумажная, канатная, полотняная фабрики, пильная мельница (лесопильня), сукновальня и несколько салотопен. Моршанское парусное полотно (до 25 тыс. аршин ежегодно) отправлялось в порты страны — Петербург и Таганрог. Среди промышленных производств главное место занимала переработка зерна — мукомольное и крупяное дело.

В конце XVIII в. на Цне, выше Моршанска, работала уже крупная по тому времени мельница графа Кутайсова, а также от 400 до 500 ручных крупорушек и мельниц, на которых всего было от 3 тыс. до 4 тыс. рабочих. Местные мельницы, однако, не успевали перерабатывать поступающие в город хлеба, поэтому часть их отправлялась в зерне. К сказанному следует добавить, что в городе и окрестных селениях по реке Цне ежегодно строилось до 100 судов (барок), которые использовались для сплава хлебных и других товаров. Расширение торговли увеличило операции городской пристани, так как подавляющая часть закупленных товаров направлялась к столицам и городам верхней Волги водным путем. Моршанская пристань в конце XVIII в., по свидетельству современников, считалась одним «из важнейших портов Российской империи». Но ее оборудование и обслуживание находилось на низком уровне. На пристани наблюдалась хаотичность в размещении складских построек, баржи строились и оснащались плохо, а «способы загрузки барж грубы и тяжелы».

Не все благополучно обстояло и с самим судходным путем. Главная проблема была связана мелководностью реки. Дело в том, что основной источник воды в Цне — весеннее снеготаяние, поставляющее в реку около 71 % водных масс. Дождевые осадки и выходы на дневную поверхность грунтовых вод формируют соответственно 5 % и 24 % годового стока реки. Поэтому баржи и другие небольшие суда относительно легко проходили маршрут в первой половине летней навигации, когда шли с грузом вниз по течению. К осени же, когда



*Моршанская пристань. Открытка. Конец XIX – начало XX в.*

они должны были возвращаться в Моршанск, движение осложнялось. Значительные трудности для судходства доставляли и располагавшиеся на реке многочисленные мельницы. Для решения проблемы по указу Екатерины II в 1785 г. возле Моршанска была воздвигнута так называемая правительственная плотина — бейшлот для подъема уровня воды. Уровень воды поднимался в реке выше по течению от места расположения плотины. Таким образом, постройка бейшлота по существу была первым шагом в решении важной задачи — сделать Цну судходной до Тамбова. Кроме плотины для водоснабжения реки во время движения судов были устроены около 230 запруд на мельницах<sup>51</sup>.

В 1830-е гг. значение Моршанска как крупного центра хлебной и сальной торговли возросло. Его торговые обороты, где главное место занимали хлеб в зерне, мука, крупа и продукты животноводства, достигали 2 млн. рублей. Вокруг базарной площади и по главным улицам города размещалось 80 каменных и 62 деревянных лавки. Положение города на скотогонном тракте было важным условием для роста салотопенной промышленности. В это время среди промышленных заведений, общее число которых достигло 30, преобладали салотопни. На них вытапливалось более 80 тыс. пудов говяжьего и овечьего сала, приготавливалось более 98 тыс. пудов солонины<sup>52</sup>. Вся эта масса продуктов направлялась

<sup>51</sup> Усов П. С., Ольхин П. М. Северный район центральной области. С. 274.

<sup>52</sup> На основе использования сырья скотобойного производства в городе работали кожевенный, клеевой и свечной заводы; возникло пивоварение. В пределах городской черты в 1830-е гг. насчитывалось уже 708 домов (из них 150 каменных), пять крупных улиц (Выгонная, Тамбовская, Базевская, Софийская, Набережная), а численность населения составляла 6665 человек. Разбогатевшее купечество (хлеботорговцы, скотопромышленники) строили дома-особняки, лавки, многочисленные лабазы. Предпринимались некоторые по-

на судах к Москве, в Петербург, Нижний Новгород, Рыбинск. К этому времени Моршанская пристань считалась богатейшей в России, несмотря на весьма ограниченные сроки навигации.

Моршанский хлебный караван двигался по рекам Цне, Мокше, Оке. На сплав каравана рабочие нанимались зимой, переезжали к месту постройки или зимовки судов до начала ледохода. На малые мокшаны (об этом типе речных судов речь пойдет ниже) набирали по 70–80 человек команды и одного лоцмана, на большие — до 180 человек и двух лоцманов. Старшим на судне был водолив. Весной рабочие приступали к подготовке судна: смолили, ставили оснастку, грузили. Сплав каравана начинался сразу же после завершения ледохода. Суда шли одно за другим и в строгой очереди, не имея права, обходить друг друга, из-за извилистости реки и опасности маневров. При возникновении аварии на судне поднимался черный флаг, караван останавливался, и потерпевшему судну оказывали помощь рабочие других судов.

Переход от Моршанска до устья Цны (около 190 км) занимал около 10 дней. По Мокше (50 км) суда следовали 5–8 дней, а по Оке до Нижнего Новгорода (около 340 км) — до 15 дней. В Нижнем Новгороде происходило перевооружение судов. Все сплавные снасти, и вооружение сдавались на склад, устанавливалась оснастка в зависимости от дальнейшего способа движения. Здесь же нанимали дополнительных бурлаков, и на Рыбинск каждое судно выходило уже в отдельности. Этот переход занимал 25–40 дней. Весь рейс от Моршанска до Рыбинска (около 1050 км) занимал в среднем за 55–60 суток<sup>53</sup>. После разгрузки в Рыбинске мокшаны отправлялись обратно. Они частично загрузились грузом в Нижнем Новгороде, меняли вооружение и поднимались на Цну по Оке кон-

---

пытки к украшению города монументальными церковными зданиями. Так, в 1836 г. был заложен Троицкий собор, строительство которого завершилось в 1857 г. В 1861 г. из общей численности населения города в 13840 человек купцов было 1870, а все городские сословия (купцы, мещане и ремесленники) составляли более 85 % городского населения. Даже крестьяне, проживавшие в городской черте и занимавшиеся преимущественно «хлебопашеством», широко практиковали побочные промыслы: извоз, работу на пристанях, содержание постоянных дворов. Территория города в этот период была относительно плотно застроена; насчитывалось 1007 жилых зданий, в том числе 271 — каменное. Между тем в губернском Тамбове таких имелось всего 116 домов. Для обслуживания большого числа торговых людей в городе действовало 6 гостиниц, 19 постоянных дворов и множество харчевен и питейных домов.

<sup>53</sup> Чеботарев М. Н., Амузин М. Д., Богданов Б. В. и др. Речное судоходство в России.

ной тягой. Возвращались суда осенью в течение 25 дней, когда мельники открывали плотины. За такие сжатые сроки ежегодно по Цне сплавлялось около 470 груженых судов. За год перевозилось казенной клади на сумму до 1,7 млн. рублей и частных грузов на сумму до 8,3 млн. рублей. На речных транспортных работах было занято 25,4 тыс. человек, из которых 25 тыс. — рабочие.

На Оке было 12 пристаней. До 50 судов за сезон шли в дальние рейсы до реки Клязьмы и перевозили товаров на сумму до 600 тыс. рублей. Значительную долю грузов составлял хлеб. Так, по сообщению Журнала Министерства Внутренних Дел, в 1833 г. в Москву и Петербург было сплавлено 800 тыс. четвертей хлеба (т. е. 6,4 млн. пудов, или свыше тысячи тонн).

Хлебные моршанские грузы для Москвы свозились зимой на окскую пристань Шилово, откуда весной и отправлялись по назначению на гусянах в количестве до 600 тыс. четвертей<sup>54</sup>.

В 1837 г. из Моршанска до Рыбинска и Петербурга было отправлено 25 млн. пудов хлеба. Были и потери судов в пути. Так, за период с 1831 по 1835 гг. с кладью и без нее разбились на Цне и Мокше 11 судов<sup>55</sup>. Немалыми, по тем временам, были и транспортные издержки, выпадавшие на судовладельцев, занимавшихся перевозками хлеба от моршанских пристаней до Рыбинска. В 1780-е гг. только для того, что бы вернуть судно порожняком из Рыбинска в Моршанск, требовалось свыше 600 руб. Из этой суммы более 300 руб. платили рабочим, остальные средства уходили на оплату развода мостов от Елатьмы до Моршанска<sup>56</sup>.

Фрахты за перевозку моршанских грузов были очень разнообразны в зависимости, главным образом, от хлебных цен, определявшихся урожаями. В разные годы и от разных пристаней (Печины, Чернево, Ялтоновское, Темяшево, Новоселки, Раково, Березово и сам Моршанск) они колебались от 85 копеек до 1 рубля 40 копеек с куля хлеба в 9 пудов<sup>57</sup>.

Важную роль в речной торговле данного региона играла также крупная по грузообороту «хлебная» пристань в селе Котельня, известная

<sup>54</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство... С. 317.

<sup>55</sup> Капитонов Е. Н. Водные пути Тамбовщины. История, проблемы, перспективы: очерк по краеведению. URL: [http://www.tstu.ru/win/tambov/vodnie\\_puti/vodnie\\_puti.htm](http://www.tstu.ru/win/tambov/vodnie_puti/vodnie_puti.htm) (дата обращения 25.01.2012 г.)

<sup>56</sup> Истомина Э. Г. Водные пути России... С. 250.

<sup>57</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство... С. 317.



Выгрузка речных судов в Рыбинске. Фото 1894 г.

еще с конца XVII в. Пристань отгружала в основном хлеб, лесные материалы и привозные товары. Так, в 1866 г. было отгружено 250 тыс. пудов хлеба, спирта, поташа, льняного семени на сумму 275 тыс. рублей. В конце XIX в., после постройки железной дороги, изменившийся грузопоток, значение Котельнической пристани упало.

Важнейшее значение для моршанского, да и всего окско-волжского судоходства, имело учреждение особой общественной организации под названием «Судоходной депутации в Моршанске».

28 марта 1816 г. было высочайше утверждено положение Комитета министров «Об учреждении в Моршанске при полицеймейстере реки Цны депутации от купечества и об учреждении инструкции для оной»<sup>58</sup>. В 1879 г. на ее содержание был установлен сбор с грузов, сплавляемых с цнинских пристаней. Депутация состояла из 3 членов, избираемых ежегодно купцами, промышленными судоходством по Цне, и утвержденных министром путей сообщения. В обязанности депутации входило помогать начальнику Судоходной дистанции в разбирательстве споров по судоходству, в суждении по делам о нарушении правил по судоходству и в ограждении судоходства от притеснений. Дела разбирались в депутации по обряду бывших словесных судов и Судоходных Расправ. При этом недовольные решением депутации могли избрать третейский суд. Депутация наблюдала, «чтобы осенью вода по реке Цне имелась в нужном количестве», следила за спуском воды с мельниц, выставляла на мелях футштоки с указанием глубины

воды, заботилась о достаточном количестве судорабочих, вела список лоцманов и т. п.

На тех же, основаниях были устроены и другие Судоходные депутации, созданные позже в других городах. Например, орловская депутация, учрежденная в 1841 г., имела целью усовершенствование судоходства по реке Оке от Орла до Калуги и реке Зуше от Мценска до впадения ее в Оку. На содержание орловской депутации шел сбор с товаров, грузящихся в Орле и Мценске. На содержание московской депутации был установлен сбор с судов с грузом, плавающих между Москвою и Коломною, и сбор с леса и дров, сплавляемых с верховьев рек Москвы, Истры, Рузы и Озерной.

С 1870-х гг. общие обороты хлебной торговли в Моршанске начинают постепенно сокращаться из-за уменьшения торговой зоны, тяготеющей к городу. В крупных селах уезда — Пичаеве, Сосновке, Алгасове, которые были близко расположены к станциям железной дороги, появились новые хлебные рынки. Потоки хлебных грузов пошли по рельсам, главным образом, через станцию Ряжск к Москве. Сплав хлебных грузов по Цне резко упал и к началу XX в. по существу прекратился: в 1890 г. из Моршанска было отправлено 3,3 млн. пудов хлебных грузов, в том числе 3,2 млн. — по железной дороге, а оставшееся количество — 100 тыс. — сплавом по Цне. Прекращение пригона скота из юго-восточных степей к Моршанску привело к полному упадку салотопенного производства.

Представление о судостроении и судоходстве в бассейне реки Цна будет неполным, если мы не коснемся типов судов, строившихся в этом районе. В первую очередь это мокшаны (мокшанки) и струги.

**Мокшаны** представляли собой беспалубные грузовые суда типа барки, использовавшиеся в XVII–XIX вв. для перевозки зерна в окском бассейне и по реке Суре. Свое название они получили по имени реки Мокша, притока Оки. Изначально мокшаны строили мокшане, жившие по Цне и Мокше, на один рейс (затем срок их службы увеличился до 7–10 лет). Позднее мокшаны стали строить не только на Цне и Мокше, но также в городах Казани, Кадоме, Елатье и Москве.

Суда имели тяжелую, прочную конструкцию, вертикальные штевни, низкие борта с незначительным развалом. Днище делалось из толстых еловых досок, ошва (бортовая обшивка) — из сосновых, скрепленных деревянными нагелями. Пазы конопатили пенькой и смолили. Трюм закрывала

<sup>58</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство... С. 172.

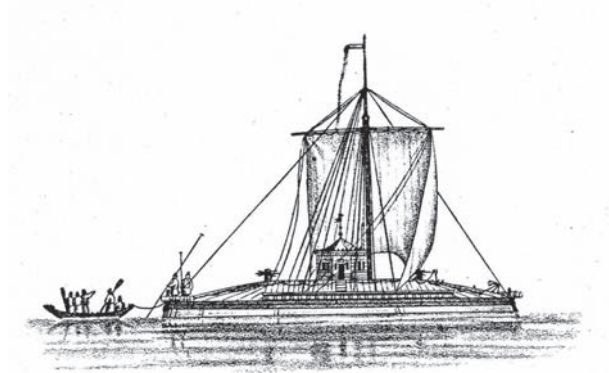


двускатная крыша с 4–6 люками. По краям крыши и в оконечностях (на специальных поперечных брусках — огнивах) укрепляли ходовые площадки, в средней части — казенку (избу) на 2 комнаты и съемную мачту. В целях украшения судна, на передних огнивах мокшан, а также на корме, на казенке, бортовых порусах и балконах, рисовались или искусно вырезались, а затем красились (преимущественно в белый, зеленый, голубой и красный) разные узоры или обозначались год постройки судна, фамилия его владельца и прочее. На передних плечах выписывались глаза или другие изображения. На тонкой снасти (легости), протягиваемой между двумя флагштоками — один на носу, другой у казенки или на мачте, — поднимались шерстяные ленты и 3–4 относительно больших (6х6 аршин) разноцветных флагов из шелковой или другой материи, часто с вышитыми на них пейзажами, птицами и прочее. На концах самих флагштоков, прикреплялись разные фигуры, сделанные из дерева или железа, например, — рыба, конь или изображение Михаила Архангела с трубой, Георгия Победоносца на коне и т. д.<sup>59</sup>

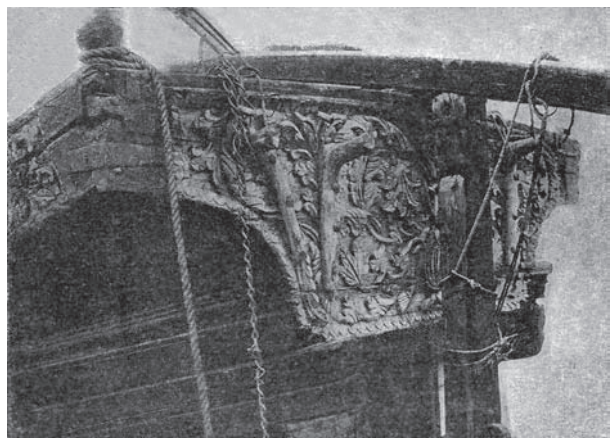
Первоначальные размеры судна составляли: длина 21–35 м, ширина 8–12 м, осадка 1,4–2,1 м, грузоподъемность до 300–500 тонн. В XIX в. длину увеличили до 85 м, грузоподъемность — до 1 тыс. тонн.<sup>60</sup> Мокшаны могли называться *орловскими*, если суда выходили из Орла с грузом хлеба и вина, или *моршанскими*, если выходили из Моршанска. Грузоподъемность Моршанских судов достигала 3,6 тыс. пудов, а Орловских — до 3 тыс. пудов. Судно приводилось в движение одним прямым рейковым парусом или 6–10 веслами. Управлялось большими потесями на носу и корме, позднее навесным рулем.

Более мелкие суда типа мокшанов, поднимавшие от 3 до 10 тыс. пудов хлебного груза, носили название *шиморянок* (от села Шиморовского, где они, очевидно, впервые появились или преимущественно строились). Однотипные суда, но значительно более легкие, плававшие по реке Теше, носили название *тешанок*.

**Струги** были плоскодонными деревянными парусно-гребными судами с отвесными бортами и заостренными носовой и кормовой частями. Длина струга могла достигать 45 м, количество греб-



Мокшан



Резная корма мокшана. Фото из книги И. А. Шубина «Волга и волжское судоходство (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения)» (М., 1927)

ных весел — от 6 до 20. Такие суда применялись на Руси в XI–XVIII вв. На Тамбовщине струги с XVII в. строились на Торбеевской и Романовской верфях. Начало строительству было положено указом царя Алексея Михайловича в 1659 г. Согласно этому указу, надлежало к навигации 1660 г. построить 500 стругов, способных плавать как по рекам, так и по морю. Этот флот был необходим царю для нанесения удара по крымско-татарскому ханству. В селе Торбеево (ныне Старое Торбеево на реке Воронеж) строились морские струги длиной 18–20 м с 16 гребными веслами, одним рулевым веслом на корме и с прямоугольным парусом. Струги снабжались якорем весом 5 пудов. К маю 1660 г. на Торбеевской верфи было построено 400 таких стругов, на Романовской — 102<sup>61</sup>.

Несколько более приспособленными для перевозки грузов были коломенки — деревянные суда

<sup>59</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство... С. 208.

<sup>60</sup> Мокшан // URL: <http://www.shipsondesk.info/index/0-89> (дата обращения 10.12. 2011 г.)

<sup>61</sup> Кукин-Балтийский С. Л. Струги из села Торбеево // Новая Тамбовщина. 2002. 22 октября.

грузоподъемностью 7–12 тонн, длиной 35–43 м, шириной до 4,3 м и примерно такой же высотой.

В структуре грузопотоков Окско-Волжского воднотранспортного бассейна выделялись перевозки следующих видов грузов: хлеб, соль, железо, чугун и изделия из них, лес (в бревнах и лесоматериалы). Помимо этих постоянных массовых грузов, по Волге в значительном количестве транспортировались различные продовольственные и промышленные товары.

Первое место по объему перевозок принадлежало хлебным грузам. Пути следования их определялись производственной структурой сельского хозяйства и территориальным размещением производства зерновых культур. Грузоформирующими территориями являлись отдельные уезды губерний, непосредственно примыкавших к средней Волге и ее крупным притокам: Оке с Цной и Мокшей и Москвой-рекой, к Суре и Каме<sup>62</sup>.

На Оке особое место занимала Орловская хлебная пристань, откуда значительная часть хлеба шла не столько на Волгу, сколько к Коломне и далее — водным и гужевым путем к Москве.

Здесь важно отметить, что в административном отношении город Орел до начала XVIII в. подчинялся ведомству Дворцового приказа. Городом и уездом управлял воевода. При первом делении России на губернии Орел был причислен к Киевской губернии, затем входил в состав Белгородской губернии как уездный город. Орлу был присвоен свой герб: на синем поле белый город, на воротах которого изображен черный одноглавый орел с золотою короной на голове. Лишь с 1778 г. Орел становится центром вновь образованной Орловской губернии, которая играла значительную роль в экономике государства, поставляя на всероссийский рынок хлеб и другие сельскохозяйственные продукты. Издревле эти районы славились и своими обширными лесами. В XVI–XVII вв. упоминаются большие столетние леса: Мокрецкий, Долгий, Радужкин, Богатый, Красный, Еловый и Сосновый, от которого и получила свое название река Сосна<sup>63</sup>.

Первая орловская пристань была устроена в 1636 г. на левом берегу Оки, под защитой осно-

<sup>62</sup> Формирование хлебного рынка в Волжском регионе подробно освещено в кн.: Рубинштейн Н. Л. Сельское хозяйство России во второй половине XVIII в. М., 1957; Ковальченко И. Д., Милов Л. В. Всероссийский аграрный рынок. XVIII – начало XX в. (Опыт количественного анализа). М., 1974.

<sup>63</sup> Усов П. С., Ольхин П. М. Северный район центральной области. С. 193.



Москва. Вид на Кремль. Открытка. Конец XIX – начало XX в.

ванной здесь крепости (место нынешнего Красного моста). Исследователь В. С. Бакулин в статье «Орел как хлебный район во второй половине XVII века», ссылаясь на архивные документы, утверждает, что уже в 1667 г. из Орла было вывезено около 200 тыс. пудов зерна, а в 1668 г. торговые люди Москвы и Коломны на 63 судах вывезли более 300 тыс. пудов хлеба. В 1698 г. в Орле по указу Петра I была открыта одна из первых Российских парусных фабрик.

Во 2-й половине XVII в. Орловская крепость утрачивает свое значение сторожевого форпоста, и в 1-й четверти XVIII в. пристань переносится на правый берег реки (она занимала берег Оки от Банного моста до Сергиевского кладбища). Путешественник Лукьянов в 1710 г. отмечал: «Пристань соленая и хлебная зело велика!.. Церквей каменных много, монастырь мужской зело хорош, ограда каменная».

В 1779 г. из Орла было отправлено почти 90,5 тыс. четвертей ржи и пшеницы, свыше 24 тыс. четвертей ржаной муки, около 10,5 тыс. четвертей овса, 200 четвертей гречневой крупы и 209 кулей пшена<sup>64</sup>. Современники нередко называли пристань в Орле второй после Рыбинской<sup>65</sup>. К причалам Орла подвозили грузы из Курской, Орловской, Харьковской, Полтавской и других губерний. Ежегодно отсюда вниз по Оке к Москве и Нижнему Новгороду отправлялись 600–700 судов, среди которых самые малогабаритные — барки — имели грузоподъемность до 10 тыс. пудов.

Несмотря на большой грузооборот, Орловская пристань была одной из самых неблагоустроенных и «стесненных» пристаней России.

<sup>64</sup> РГАДА. Ф. 16. Оп. 1. Д. 952. Л. 39 об.

<sup>65</sup> РГИА. Ф.158. Оп. 1. Д. 79. Л. 13.



Вид с реки на город Орел. Открытка. Конец XIX – начало XX в.

Вниз от Орла до впадения Зуши Ока представляла собой маловодную речку с глубинами не более фута. В верхней ее части работало множество водяных мельниц. Выход судов с Орловской пристани осуществлялся в три-четыре приема, т. е. в зависимости от накопления вод. Участие в «спусках» судов (после накопления воды до требуемого уровня) обходилось купцам недешево. В период между «спусками» суда лежали на обсохшем русле, подвергаясь разрушению. Возвращалось в Орел не более 250 судов<sup>66</sup>. Что бы как-то решить данную проблему орловцы пошли на беспрецедентные по тем временам гидротехнические работы. Для поднятия уровня воды в летнее время было сооружено 10 водоотводных плотин с каменными откосами. Спуск воды из 67 частных прудов, расположенных по Оке и ее притокам, буквально проталкивал огромные барки вниз по течению. Но главным водным резервом было водохранилище емкостью 200 тыс. кубических саженей воды, созданное разборной плотиной, устроенной на месте мельницы, называвшейся «хвастливой» (на месте нынешнего железнодорожного моста). Эта мельница была фактически одной из самых крупных мучных фабрик России. Двухэтажная, на 12 камнях сверху и 12 камнях внизу, на 24 подставках, она могла обрабатывать и крупу. Перед отправкой мука хранилась в двухэтажных амбарах, стоящих неподалеку от мельницы. По некоторым данным мельница функционировала до 1820-х гг.<sup>67</sup> В 1796 г. в Орле было 215 только зерновых двухэтажных амбаров, вмещавших около двух миллионов пудов зерна. Десятки тысяч подвод стекались весь год в Орел

со всех южных регионов страны, накапливая в нем огромные запасы продовольствия<sup>68</sup>.

С работой на пристани был связан каждый третий горожанин. На каждого человека, включая и малых детей, приходилось от 3 до 7 тонн отправляемых грузов в год. По описанию Г. Пясецкого, правый берег реки Оки кипел такой деятельностью, что «здесь в иную пору нельзя было ни пройти, ни проехать, а хаживали по возам». С первой путиной караваны по 600–700 судов отправлялись вниз по реке вплоть до Нижнего Новгорода. Со Струговой пристани вывозилось в год 2,2 млн. пудов грузов, для перевоза их по суше потребовалось бы 90 тыс. одноконных подвод. В Орле была налажена таможенная служба. На всем протяжении Оки лоцманы, в совершенстве знавшие местный фарватер, передавали судно из рук в руки. Пустые суда, возвращающиеся в Орел, тянули бурлаки бечевой. Пристань ежегодно привлекала до 6 тыс. бурлаков.

Значение орловской пристани стало падать после открытия Московско-Курской железной дороги. В 1868 г. пристань была сильно разрушена наводнением и практически прекратила свое существование.

Значительное количество хлеба в московском направлении уходило с пристаней Калуги и Мценска (на реке Зуше). В 1811 г. в Москву водным и гужевым путем поступило около 1,4 млн. четвертей хлеба<sup>69</sup>. А в навигацию 1813 г., то есть когда еще не прошло и года после изгнания наполеоновских войск, только водным транспортом к столице было доставлено около 1,3 млн. четвертей хлеба<sup>70</sup>.

Москва, так же как и Орел, не имела благоустроенной пристани. Суда, приходившие в город, останавливались между Даниловым и Москворецким мостами – по обе стороны Москвы-реки. Выше Москворецкого моста судоходства из-за мелководья не было. Разгрузка производилась прямо на проезжую часть или на набережную, так как причалов и специальных мест для складки товаров не было. Иногда грузы сразу же переносили на подводы. За каждое взятое на берегу место под разгрузку платили. Часто случалось так, что пристать к берегу было невозможно. Многие суда, разгрузившись, продолжали оставаться на месте (пока

<sup>66</sup> РГИА. Ф.158. Оп. 1. Д. 79. Л. 13–14.

<sup>67</sup> Усов П. С., Ольхин П. М. Северный район центральной области. С. 198.

<sup>68</sup> Скоробогатов М. Струговая пристань // Орел знакомый и незнакомый [сайт]. URL: [http://www.orel-story.ru/land\\_pristan.php](http://www.orel-story.ru/land_pristan.php) (дата обращения 02.01.2012 г.).

<sup>69</sup> Ковальченко И. Д., Милов Л. В. Всероссийский аграрный рынок. С. 220.

<sup>70</sup> ЦИАМ. Ф. 47. Оп. 2. Д. 30265. Л. 83.

шел торг и оформление всяких сделок), занимая драгоценные метры причала<sup>71</sup>. Надзор за судами осуществлялся городской полицией<sup>72</sup>.

Постоянный хлебный грузопоток, идущий на Оку, зарождался в центральных уездах Тамбовской губернии, о которой в 1786 г. губернатор И. Гудович отзывался как о «крае плодородном» и «пространной житнице». Но возможности доставки хлеба были ограничены несовершенством транспорта, и в первую очередь водного. Вывоз хлеба из Тамбовской губернии производился по Мокше, Оке и Волге. Пристани в Моршанске, в селах Выше, Каргашине, Селищеве, Подлясово и Чермене ежегодно в 1780-е – 1790-е гг. давали выход хлебной продукции объемом до 250 тыс. четвертей<sup>73</sup>. Причем весь хлеб этой территории уходил на продажу исключительно водным путем, как это было и повсеместно, где имелись возможности речных перевозок.

Из Окского бассейна на верхневолжские и нижневолжские пристани постоянно шли поставки меда, орехов, мака, постного и коровьего масла<sup>74</sup>.

На реках Окского бассейна интенсивно развивались перевозки строительных материалов: строительного камня, извести, поташа, мела, стекла, кирпича, алебаstra, дегтя, смолы, песка и гравия. По Москве-реке осуществлялся значительный подвоз строительных материалов к Москве. Ежегодно десятки барок вывозили из подмосковного села Мячкова, расположенного на Москве-реке, тысячи пудов белого, жернового, брусчатого и горного камня. О знаменитом мячковском белом камне следует сказать чуть подробнее.

Известно, что село Мячково было основано во 2-й половине XIV в. Иваном Яковлевичем Мячком (от слова «мячить» — мямить, говорить протяжно и неясно). К этому времени относятся и первые упоминания о разработках в этих местах камня впоследствии получившего название «мячковского мрамора». Разработка белого камня в каменоломнях близ устья Пахры приносила хороший доход, благодаря чему село Мячково быстро разрасталось. На другом берегу реки появились постройки жилых домов, образовав новое поселение. Так возникло Нижнее Мячково, оно впервые упоминается в документах 1472 г. как «другое

Мячково, что за рекою», а за старым поселением закрепилось название Верхнее Мячково<sup>75</sup>.

Прочный и долговечный «мячковский» камень использовался для постройки домов в Москве и его окрестностях. Местные жители пилили камень на блоки, тесали из него различные детали для украшения зданий, вырезали и шлифовали орнаменты. Отходы шли на обжиг для извести, которая использовалась на стройках как скрепляющий материал. Известно, что из «мячковского камня» строили Новоиерусалимский храм (город Истра), который, по замыслу патриарха Никона, должен был превзойти оригинал.

Сохранилось описание села в «Космографии», русском географическом издании XVII в.: «Близ царствующего града Москвы, в веси, именуемой Мячково, есть гора превелика, все белый камень, зело премножество... и на всякие домовые строения и на палаты и на всякие каменные дела потребный тот камень и на известь. Близ пристани ломают и на иные окрестные грады бесчисленно много отвозят».

На протяжении своей истории село оставалось в числе дворцовых, а затем удельных владений и являлось центром особой волости. Многие из местных крестьян организовывали собственную торговлю. Только за 20 лет во 2-й половине XVII в. более 30 крестьян Мячковской волости вошли в купеческое сословие.

<sup>75</sup> К 1852 г. в селе Верхнее Мячково насчитывалось 156 дворов, в которых проживали 1600 крестьян. По воскресеньям проводились базары, а каждый год 7–9 сентября — большая ярмарка. К 1876 г. в селе Верхнее Мячково было уже 305 дворов и почти 2000 жителей. Село располагало земельным наделом в 886 десятин, из которых 59 десятин усадебной земли, 550 — пашни, 80 — заливных лугов, 180 — выпасов и покосов. Большая часть населения работала на каменоломнях и обслуживала их, вывозя камень и известь в Москву и другие места на своих подводах. Земледелие играло неосновную роль, 59 семей им совсем не занимались. 29 семей землей не располагало. В это время Верхнее Мячково являлось центром волости и прихода. По данным 1899 г. в селе Верхнее Мячково проживало 1835 жителей в 306 семьях, в 128 отсутствующих семьях числилось 490 человек, 736 человек были грамотными или грамоте обучались. В селе стояло 328 изб и 4187 других хозяйственных построек. За крестьянами числилось 934 десятины земли, из которых под усадьбы было отведено — 59, пашни — 544, покосы — 215, выгоны и пастбища — 31, леса занимали 36 десятин. 102 крестьянских хозяйства обрабатывали наделы своими силами. Жители села имели 134 рабочих лошади, 138 коров и более 300 голов мелкого рогатого скота. 153 семьи лошадей и скотины не имели. 298 семей занимались промыслами, из которых 615 человек работали вне своего села. Женщины на дому клеили папиросные гильзы, мужчины занимались ломкой и возкой камня, остальные работали в Москве мелкими служащими или прислужкой, 10 человек занимались пошивом картузов и шапок, 57 жителей торговали надгробными памятниками, некоторые работали в Москве в лавках.

<sup>71</sup> РГИА. Ф. 159. Оп. 1. Д. 152. Л. 59–61.

<sup>72</sup> Истомина Э. Г. Водные пути России... С. 105.

<sup>73</sup> РГВИА. Ф. ВУА. Д. 23838. Л. 2–3.

<sup>74</sup> Истомина Э. Г. Водные пути России... С. 105, 110.

Один из документов XVIII в. так описывает крестьян села Мячково: «они ломают белый камень, некоторые нанимаются весной для проведения бичевою стругов по Москве-реке и упражняются также в извозничестве, отъезжают в степные места за хлебом и оным торгуют, нанимаются отвозить на ярмарки и другие города товары. Живущие близ Москвы-реки продают дрова, сено и хмель, при больших дорогах содержат постоянные дворы». Мельничные жернова из Мячкова возили продавать на знаменитую в России Макарьевскую ярмарку под Нижним Новгородом<sup>76</sup>.

В местных перевозках значительный удельный вес занимали кирпич и глина. Подмосковная гжельская глина с верхней Волги в небольшом количестве транспортировалась на Вышневолоцкий водный путь и шла к Петербургу. По Оке на Волгу перевозилась пенька, лен, кули и кульки, пользующиеся огромным спросом на хлебных пристанях<sup>77</sup>.

Окский водный бассейн частично обслуживал Тульский железоделательный район, пришедший во 2-й половине XVIII в. в упадок и сохранивший лишь крупные предприятия. Значительное количество продукции по Оке (через Коломну) и Москве-реке шло к Москве. В частности, регулярный характер имели поставки шинного, полосного и прочих сортов железа, а также стали, чугуна, различных металлических предметов быта (сковород, котлов и т. п.) с заводов И. Р. Баташева. Окским путем широко пользовался крупнейший центр металлообрабатывающих промыслов — село Павлово (как для сбыта продукции, так и для подвоза сырья, в частности из Горбатова и села Избыльца).

Важную роль в общей структуре окского грузопотока играли лесные грузы. Они формировались в ряде уездов Орловской и Калужской губерний. Лесопромыслы, чья продукция шла в Москву, сосредотачивались по Оке и Москве-реке с притоками<sup>78</sup>.

В заключение статьи хотелось бы отметить следующее.

Развитие внутреннего обмена, возникновение и укрепление всероссийских товарных связей, хозяйственное освоение окраин были непосредственно связаны с эксплуатацией водных путей. В процессе хозяйственно-экономического развития России водный транспорт постоянно

расширял сферу своего действия, постепенно увеличивая объемы перевозок и удлиняя пути.

Хозяйственные связи, осуществлявшиеся с помощью водных путей, представляли собой сложные процессы, влиявшие на различные стороны общественной жизни, в том числе отношения между отдельными экономическими районами. С одной стороны, они тормозили развитие местной промышленности, с другой — содействовали расширению торговых связей, стимулировали появление новых промыслов и активизировали развития старых.

Влияние водных путей на сельское население, проживавшее в непосредственной близости от рек, сказывалось на увеличении отхода на судоходные работы, что способствовало разложению крестьянской среды. В селениях, где наблюдался массовый отход, постепенно менялось земледельческое производство, и все более приобретались черты товарного хозяйства.

Водные магистрали способствовали размещению производительных сил. При этом рост и концентрация производства отмечались преимущественно около крупнейших пристаней, обычно располагавшихся на ключевых участках водных путей. Некоторые селения переводились в разряд городов исключительно из-за выполнения различных функций, связанных с судоходством и судостроением. Влияние водных путей на судьбы, на направленность хозяйства ряда населенных пунктов была так велика, что отразилось даже в различных территориальных эмблемах и городских гербах (Елатяма, Касимов, Моршанск и др.)<sup>79</sup>.

Появление железных дорог нанесло существенный удар по речному судоходству, судостроению, бурлачеству и ярмарочной торговле. Так, например, по Цне в период 1865–1869 гг. ходило в среднем 570 судов, которые перевезли грузов стоимостью около 4,9 млн. рублей. В период же с 1870 по 1874 гг. число судов сократилось до 362, а стоимость грузов — до 3 млн. рублей. Пришло в упадок и судостроение. В Моршанском уезде оно практически прекратилось, а в городе Борисоглебске, на реке Вороне, уменьшилось в 10 раз. Все это вызвало упадок и бурлацкого промысла. Например, на Цне в период с 1865 по 1869 гг. было задействовано 21 755 человек, а в 1870–1874 гг. — 12 161<sup>80</sup>.

<sup>76</sup> ЦИАМ. Ф. 47. Оп. 1. Д. 180689. Л. 10–11.

<sup>77</sup> Истомина Э. Г. Водные пути России... С. 111.

<sup>78</sup> Там же С. 108.

<sup>79</sup> Там же. С. 245.

<sup>80</sup> Усов П. С., Ольхин П. М. Северный район центральной области. С. 277.

## Список литературы:

1. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 1. М., 1978.
2. Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань, 1910.
3. Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982.
4. Ковальченко И. Д., Милов Л. В. Всероссийский аграрный рынок. XVIII – начало XX в. (Опыт количественного анализа). М., 1974.
5. Кукин-Балтийский С. Л. Струги из села Торбеево // Новая Тамбовщина. 2002. 22 октября.
6. Мендельсон Н. Из наблюдений в Зарайском Уезде Рязанской губернии // Этнографическое обозрение. 1899. № 1–2.
7. Морской словарь / Под ред. Ф. Г. Фадеева. М., 1959.
8. Населенные места Рязанской губернии / Под ред. И. И. Проходцева. Рязань, 1906.
9. Плечко Л. А. Старинные водные пути. М., 1985.
10. Рубинштейн Н. Л. Сельское хозяйство России во второй половине XVIII в. М., 1957.
11. Самойлов К. И. Морской словарь: в 2 т. Т. 2. М. — Л., 1941.
12. Чеботарев М. Н., Амусин М. Д., Богданов Б. В. и др. Речное судоходство в России. М., 1985. Электронная версия: URL: <http://library.riverships.ru/Books/River/> (дата обращения 31.01.2012).
13. Усов П. С., Ольхин П. М. Северный район центральной области // Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении / Под ред. П. П. Семенова. Т. 7. Ч. 1. Центральная Черноземная область. СПб. М., 1900.
14. Шубин И. А. Волга и волжское судоходство (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М., 1927.
15. Щекатов А. Словарь географический Российского государства. Ч. 2. М., 1804.
16. Энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. Т. 9 А (18). СПб., 1893.

## References (transliteration):

1. Dal' V. I. Tolkovyy slovar' zhivogo velikoruskogo yazyka. T. 1. M., 1978.
2. Zagoskin N. P. Russkie vodnye puti i sudovoe delo v dopetrovskoy Rossii. Kazan', 1910.
3. Istomina E. G. Vodnye puti Rossii vo vtoroy polovine XVIII – nachale XIX veka. M., 1982.
4. Koval'chenko I. D., Milov L. V. Vserossiyskiy agrarnyy rynek. XVIII – nachalo XX v. (Opyt kolichestvennogo analiza). M., 1974.
5. Kukin-Baltiyskiy S. L. Strugi iz sela Torbeevo // Novaya Tambovshchina. 2002. 22 oktyabrya.
6. Mendel'son N. Iz nablyudeniyy v Zarayskom Uезде Ryazanskoй gubernii // Etnograficheskoe obozrenie. 1899. № 1–2.
7. Morskoy slovar' / Pod red. F. G. Fadeeva. M., 1959.
8. Naselennyye mesta Ryazanskoй gubernii / Pod red. I. I. Prokhodtseva. Ryazan', 1906.
9. Plechko L. A. Starinnye vodnye puti. M., 1985.
10. Rubinshteyn N. L. Sel'skoye khozyaystvo Rossii vo vtoroy polovine XVIII v. M., 1957.
11. Samoylov K. I. Morskoy slovar'. M. – L., 1941.
12. Chebotarev M. N., Amusin M. D., Bogdanov B. V. i dr. Rechnoye sudokhodstvo v Rossii. M., 1985. Elektronnaya versiya: URL: / (data obrashcheniya 31.01.2012).
13. Usov P.S., Ol'khin P.M. Severnyy rayon tsentral'noy oblasti // Zhivopisnaya Rossiya — Otechestvo nasht v jego zemel'nom, istoricheskom, plemennom, ekonomicheskom i bytovom znachenii / Pod red. P. P. Semenova. T. 7. Ch. 1. Tsentral'naya Chernozemnaya oblast'. SPb. — M., 1900.
14. Shubin I. A. Volga i volzhskoye sudokhodstvo (istoriya, razvitie i sovremennoye sostoyaniye sudokhodstva i sudostroeniya). M., 1927.
15. Shchekatov A. Slovar' geograficheskoy Rossiyskogo gosudarstva. M., 1804. Ch.2.
16. Entsiklopedicheskyy slovar' F. A. Brokgauza i I. A. Efrona. T. 9 A (18). SPb., 1893.