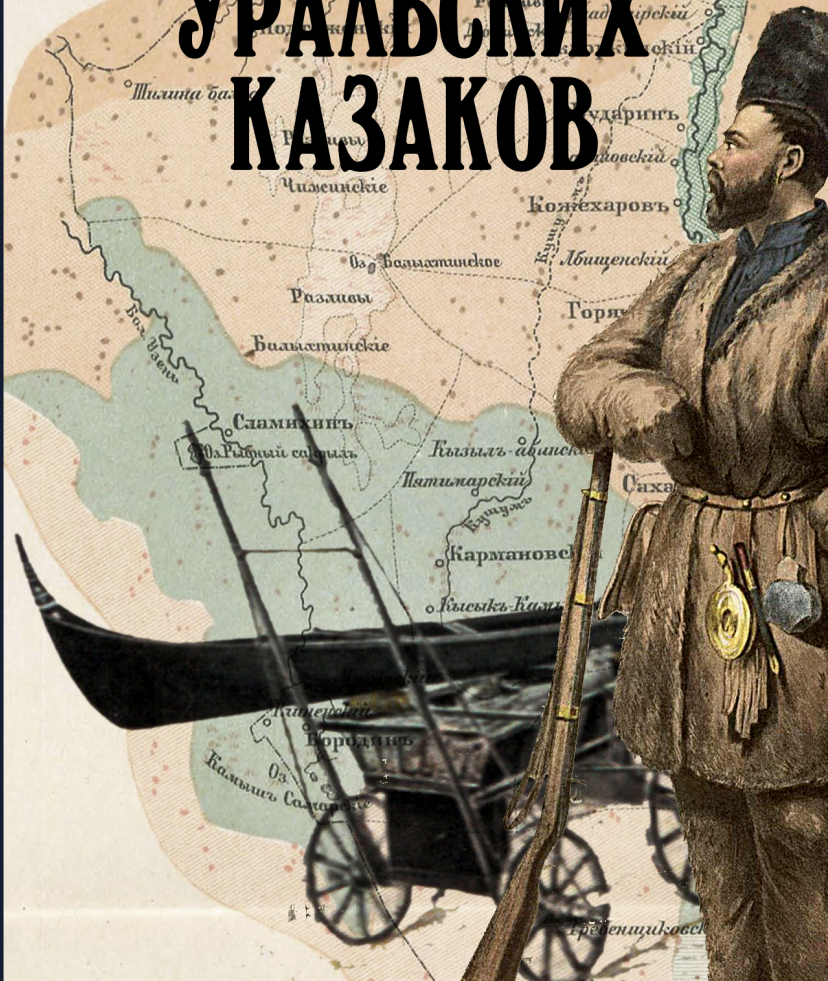




ИНСТИТУТ  
НАСЛЕДИЯ

КУРНОСКИН С. П.,  
ФРИЛИН П. А.

# ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ СУДОХОДСТВА УРАЛЬСКИХ КАЗАКОВ



МОСКВА  
2024

Министерство культуры Российской Федерации  
Российский научно-исследовательский институт  
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва  
(Институт Наследия)

КУРНОСКИН С. П., ФИЛИН П. А.

# ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ СУДОХОДСТВА УРАЛЬСКИХ КАЗАКОВ

МОСКВА  
2024

УДК 94(470)1150/15  
ББК 39.42 + 63.4  
К93

*Издаётся по решению Учёного совета  
Российского научно-исследовательского института культурного  
и природного наследия имени Д. С. Лихачёва*

**РЕЦЕНЗЕНТЫ:**

Окороков А. В., доктор исторических наук,  
Кузнецов Н. А., кандидат исторических наук

К93 **Курноскин С. П., Филин П. А. Очерки по истории судоходства уральских казаков** [Электронное сетевое издание]. — Москва : Институт Наследия, 2024. — 216 с. — DOI 10.34685/b7429-1676-0824-w. — ISBN 978-5-86443-462-8.

Книга посвящена истории судоходства и практикам судостроения уральских (яицких) казаков. Рассматриваются бытовавшие в данной группе населения типы судов и лодок, традиции их постройки и эксплуатации. Книга написана специалистами по народному судостроению, имеет научно-популярный характер и ориентирована на всех, кого интересует история народного судостроения и история казачества.

**УДК 94(470)1150/15  
ББК 39.42 + 63.4**

Это и другие издания вы можете бесплатно скачать на сайте  
Российского научно-исследовательского института культурного и природного  
наследия имени Д. С. Лихачёва — [www.heritage-institute.ru](http://www.heritage-institute.ru), раздел «Издания»

**ISBN 978-5-86443-462-8**

© Российский научно-исследовательский  
институт культурного и природного  
наследия имени Д. С. Лихачёва, 2024

# СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ _____	5
<b>I</b> КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СУДОХОДСТВА КАЗАКОВ ПО ЯИКУ – УРАЛУ И ДРУГИМ РЕКАМ ЗЕМЛИ УРАЛЬСКОГО КАЗАЧЬЕГО ВОЙСКА _____	9
<i>Типы судов</i> _____	24
<i>Сал</i> _____	25
<i>Плот</i> _____	25
<i>Челнок</i> _____	30
<i>Будара, она же бударка</i> _____	32
<i>Каюк</i> _____	51
<i>Кулас</i> _____	52
<i>Лодка-дощаник</i> _____	53
<i>Струг</i> _____	59
<i>Барка</i> _____	62
<i>Беляна</i> _____	65
<i>Паром</i> _____	68
<b>II</b> КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СУДОХОДСТВА КАЗАКОВ НА ОЗЕРЕ ЧЕЛКАР _____	70
<b>III</b> КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СУДОХОДСТВА КАЗАКОВ НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ _____	78
<i>Типы судов</i> _____	92
<i>Лодка</i> _____	93
<i>Струг</i> _____	94
<i>Буса</i> _____	100
<i>Косная лодка</i> _____	101
<i>Расшива</i> _____	105
<i>Реюшка</i> _____	108
<i>Кусовая</i> _____	113
<i>Рыбница</i> _____	122
<i>Шхуна</i> _____	130

<i>Морская будара</i>	137
<i>Подрасшивная лодка</i>	143
<i>Бугроуша</i>	144
<i>Салмовка</i>	144
<i>Подчалок</i>	145
<i>Тюленья лодка</i>	145
<i>Распорный неводник</i>	146
<i>Маячное судно</i>	147
<i>Бурдюки</i>	148

#### IV КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СУДОХОДСТВА КАЗАКОВ НА АРАЛЬСКОМ МОРЕ, РЕКАХ СЫРДАРЬЯ И АМУДАРЬЯ \_\_\_\_\_ 152

<i>Типы судов</i>	175
<i>Сал</i>	177
<i>Сол</i>	177
<i>Каюк</i>	178
<i>Сетная лодка</i>	183
<i>Вентерная лодка</i>	186
<i>Неводная лодка</i>	189
<i>Аханная лодка</i>	190
<i>Крючная лодка</i>	190
<i>Кусовая</i>	191

#### ПОСЛЕСЛОВИЕ \_\_\_\_\_ 195

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 1

<i>Филин П. А., Курноскин С. П., Дынников В. Р.</i>	
<i>Бударка уральских казаков из собрания Российского этнографического музея (Санкт-Петербург)</i>	202

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 2

<i>Происхождение некоторых типов судов и лодок Северо-Каспийского и Аральского бассейнов</i>	210
--	-----

#### ЛИТЕРАТУРА \_\_\_\_\_ 211

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Многие полагают, что казак — это прежде всего всадник на лихом коне; человек сухопутный, с морем и судоходством ничего общего не имеющий. Да, казаки прославились в XVIII—XX вв. именно как конница; но не следует забывать, что они представляли собой ещё и «судовую рать» — вооружённую силу, способную вести боевые действия как на сухом пути, так и на реках и морях.



Рис. 1. Уральский казак в степи. XIX век<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Приводится по альбому: Паули Г.-Ф. X. Description ethnographique des peuples de la Russie : [в 2-х т.]. — Saint-Petersbourg : Imprimerie de F. Bellizard, 1862.

Самые первые казачьи войска — Запорожское, Донское, Яицкое, Терское, сообщества казаков на Волге — начинались по рекам в виде вольных товариществ рыбаков и охотников, также промышлявших разбоем. Живя по берегам водных путей, казаки одним из своих занятий имели речное и морское судоходство; причём как с военными, так и с коммерческими целями. Не были исключены и казаки яицкие, впоследствии поименованные уральскими<sup>2</sup>.

На «запольную реку» Яик вольные казаки проникали несколькими маршрутами. Первый из них, сухопутный, проходил от берегов Волги вдоль реки Иргиз. Второй начинался в устье притока Волги, реки Самары, по которой казаки на своих судах плыли до самых её верховий. Здесь через трёхверстную переволоку перетаскивались в речку Камыш-Самару, по которой и выплывали в Яик. Третий путь вёл из устьев Волги прибрежными водами Хвалынского (Каспийского) моря в устье Яика. Первыми двумя маршрутами казаки выходили на Яик в его среднем течении, где и основывали свои городки, постепенно располагая их всё ниже по реке. Пришедшие морем ставили городки в дельте Яика и на ближних морских островах. Они-то первые и занялись разбоем на Каспии, а вскоре к ним присоединились казаки верховские, до того промышлявшие в основном на Волге. Неизвестно, какой из вышеупомянутых маршрутов древнее, и какие именно водные районы были освоены казаками раньше других. Всё же авторам кажется, что описание судоходства уральских казаков следует начать с главной реки войска, основы всей казачьей жизни — Яика, в настоящее время именуемого Уралом.

Представленная вашему вниманию книга состоит из 4-х разделов, в названиях которых приведены и географические рамки повествования:

- 1) Урал и др. реки земли Уральского казачьего войска.

---

<sup>2</sup> После подавления Пугачевского бунта, царским указом, данным Сенату 15 января 1775 года, Яицкое войско было переименовано в Уральское, река Яик — в Урал, Яицкий городок — в Уральск. «Екатерина, желая истребить воспоминание об ужасной эпохе, уничтожила древнее название реки, коей берега были первыми свидетелями возмущения» (*Пушкин А. С. История Пугачева / Пушкин А. С. Собр. соч. в 10 т. — Т. 7. — М., 1976. — С. 88*).

- 2) Озеро Челкар.
- 3) Каспийское море.
- 4) Аральское море с реками Сырдарья и Амударья.

Сложнее обстоит дело с рамками хронологическими. Согласно преданиям уральцев, первые вольные казаки появились на Яике в 20-х либо в 50-х гг. XVI века. Закончилась история Уральского, бывшего Яицкого казачьего войска в 1919 г., когда войско как военная и административно-хозяйственная структура было ликвидировано, а само название «казак», со всеми его правами и обязанностями, отменено. А раз нет войска, значит, нет и казачьего флота. Казалось бы, вот они, хронологические рамки, однако не всё так просто. Во-первых, точно неизвестно, когда первые казаки появились на Яике (на протяжении долгого времени это были немногочисленные общины, каждая со своим атаманом, обитавшие в далеко разбросанных друг от друга городках; лишь со временем, под давлением сильного внешнего врага — кочевников, сплотившиеся в единое войско). Во-вторых, и после рокового для уральцев 1919 г. люди, продолжавшие считать себя казаками, ещё долгое время плавали на тех же традиционных судах и по тем же «водам». Вскоре все эти суда, как речные, так и морские, за исключением самых мелких, были национализированы у их владельцев в пользу государства. Их экипажи всё более и более стали разбавляться пришлым элементом — «иногородними», а во второй половине XX века — речниками и моряками из местных казахов, бывших «киргиз-кайсаков». То же самое произошло и на реках Аральского бассейна, как и на самом этом море.

С берегов Аральского моря последние уральцы разъехались в 80-х гг. XX века.

По берегам Сырдарья и Амударья некоторые из них жили ещё в начале 1990-х гг. На самой реке Урал русскоязычные, в том числе и казаки, ещё есть, но их очень мало и с каждым годом становится всё меньше.

Итак, принимая во внимание все написанное выше, что можно сказать о хронологических рамках? С одной стороны, история судоходства и судостроения уральских — яицких казаков помещается в период между первой половиной XVI века и 1919 г., последним годом существования войска. Но, с другой стороны, завершение этой истории сильно «размыто» по времени, вплоть до начала XXI века.



Книга написана двумя авторами — специалистами по народному судостроению, один из которых, С. П. Курноскин, из потомственных уральских казаков, привнёс в текст много личного, так как история казачества на Урале переживается им как собственная. Отметим, что авторы прорабатывали предложенную тематику в более ранних публикациях<sup>3</sup>.

Книга имеет научно-популярный характер и ориентирована на всех, кого интересует история народного судостроения и история казачества.

---

<sup>3</sup> См.: *Курноскин С. П.* Казачья лодка будара // Катера и яхты. — Вып. 1 (241). — М., 2013. — С. 128–131; *Филин П. А., Курноскин С. П.* Народное судостроение в России // Энциклопедический словарь судов народной постройки. — СПб.: Гангут, 2016. — 408 с.; *Филин П. А., Курноскин С. П., Дынников В. Р.* Бударка уральских казаков из собрания Российского этнографического музея, Санкт-Петербург // Казачьи Ведомости. Западно-Казахстанское общественное объединение «Уральско-Яикское казачество». — № 14 (167). Июль. — 2020. — С. 4–5; *Курноскин С. П., Филин П. А.* Бударка уральских казаков // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 3 / Под общей редакцией А. В. Огорокова. — М.: Институт Наследия, 2023. — 358 с.

# I

## КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СУДОХОДСТВА КАЗАКОВ ПО ЯИКУ — УРАЛУ И ДРУГИМ РЕКАМ ЗЕМЛИ УРАЛЬСКОГО КАЗАЧЬЕГО ВОЙСКА

Река в жизни казака всегда играла огромную роль. Казачество зародилось по рекам, жило по ним и с них, и по-прежнему любовь к своей «воде» у казака в крови. Поначалу главным речным промыслом были рыбные ловы, позднее появилось и стало развиваться торговое судоходство. К примеру, в Запорожскую Сечь постоянно приходили турецкие суда с товарами, а сами запорожцы регулярно плавали из своего коша торговать в Турцию и Крым. Основным районом речного судоходства казаков на Днепре было его нижнее течение от порогов до Лимана. После ликвидации Сечи в 1775 году, когда запорожцы ушли на своих судах в «Туретчину», на Дунай, их место в нижнеднепровском плёсе занял торговый флот малороссийских крестьян, мещан и бывших казаков, из тех, кто остался.

В прочих казачьих войсках дело обстояло следующим образом. Терцы рыбачили в водах своей реки — Терека, а также в прибрежной зоне Каспийского моря. Часть бывших запорожцев волею царского правительства в конце XVIII века обосновалась вдоль Кубани, однако созданию там судоходства мешали как многочисленные пороги на реке, так и продолжавшаяся вплоть до середины XIX столетия беспрестанная война с закубанскими народами.

Наиболее развитым было коммерческое судоходство, речное и морское, у казаков донских. По их реке, особенно в XIX веке, множество барок, ходовых судов и лодок перевозило большое количество разнообразных грузов. Товары, доставляемые Волгой из центральных губерний, везли сухим путём через Переволоку (в том месте, где обе реки сходятся на максимально близкое расстояние) к Дону, по которому на местных судах они сплавливались

к устью для перегрузки на суда морские. Иными словами, Дон являлся важной связующей артерией России со странами бассейна Средиземного моря. Занятие судовым промыслом здесь сулило верный и регулярный заработок, а вот рыболовство в хозяйстве донских казаков не играло столь значительной роли, как у казаков уральских.

На Урале всё было по-другому, не как на прочих казачьих «водах». Здесь судоходство не имело большого развития, так как с древнейших времён торговые пути лишь пересекали эту пограничную между Азией и Европой реку. Ситуация изменилась, когда вдоль Урала были основаны русские селения, крепости и города, и явилась необходимость речных сообщений между ними. Разумеется, здесь не предвиделось таких масштабов, как на Дону, однако и небольшое судоходство могло бы обеспечить достаток какой-то части войскового населения. Но не тут-то было: среднее и нижнее течение реки в те времена являлось собственностью Уральского войска и рассматривалось казаками, прежде всего, как огромный рыбный садок, из которого они по мере надобности черпали значительную часть средств — на жизнь и отправление государевых служб, а потому всегда были категорически против регулярного судоходства, могущего потревожить и отпугнуть от Урала рыбу, в особенности «красную», то есть осетровых пород.

Кроме того, Урал по своему географическому положению не являлся значительной водной артерией, а красной рыбы здесь было не в пример больше, чем в Волге, Дону и прочих реках. Историк В. Н. Татищев отмечал, что «сия река за самую рыбнейшую в государстве почитается»<sup>4</sup>. Выгод от рыбного промысла на Урале для казачьего войска виделось гораздо более, чем от промысла судового, которым могла бы кормиться лишь незначительная часть казаков. Совместить же коммерческое судоходство с традиционными ловами уральцев было, по-видимому, невозможно, так как даже не пароходы, а сплавные суда-барки своими заводными и рисковыми якорями способны были разбить ятови<sup>5</sup>, напугав и разогнав рыбу, и этим сделать проловными, неудачными осеннюю плавню и зимнее багренье. Кроме того, при наличии

---

<sup>4</sup> *Татищев В. Н.* Избранные труды по географии России. — М., 1950. — С. 156.

<sup>5</sup> Место, яма в реке, где собирается на зимовку красная рыба.

множества судов на Урале, на которых неминуемо работало бы большое количество иногородних, войсковое правительство лишилось возможности предотвратить незаконный вылов красной рыбы и в особенности — разбитие ятовей, оберегаемых на потребу всего войска. Поэтому, думается, казаки были правы, не допуская судоходства по своей реке — любимцу и кормильцу Яику Горынычу (так называли уральские казаки реку Урал — Яик Горыныч, иногда просто Горыныч, как вытекающий из Уральских гор; но никто не скажет: «Урал-Горыныч»)<sup>6</sup>.

К сказанному следует добавить, что уральцы были более консервативны, привержены старине, нежели прочие казаки. Торговцев из своей среды они всегда недолюбливали, считая, что не казачье это дело. Казак должен быть природный воин, а в мирной жизни — добытчик: в первую очередь рыбак, затем охотник, а уж потом, да и то лишь в верховских станицах, где народу много, а рыбы на всех не хватает — земледелец. Что сам добыл в реке, в море, в степи, то и продал — вот вся его коммерция<sup>7</sup>. Уральские казаки долгое время жили отрезанными от России степью и кочующими в ней «немирными» ордами. Из-за постоянной угрозы нападений казак не имел возможности заниматься сельским хозяйством, торговлей. Полная опасностей жизнь делала из него профессионального воина. Пропитание себе он мог добыть лишь рыбача в родной реке и Каспийском море, охотясь в приуральных пойменных лесах и грабя своих неприятелей во время войн и набегов. Торговцы же в ближних российских городах (Самара, Саратов и др.) всегда норовили продать казаку втридорога, отсюда и неприязненное отношение к ним. Всё начало меняться в XIX веке, когда изменились условия жизни на Урале — бывшем Яике, когда войско оказалось на границе империи, а потом и внутри неё. В приуральских степях стало спокойно, и появилась возможность заниматься сельским хозяйством и торговлей. Тем не менее ещё долго сказывалась традиционность казачьего мышления.

Урал свой казаки берегли всеми силами; в самой реке даже не стирали белья и не купались — только по старицам и притокам,

---

<sup>6</sup> *Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : в 4 т. Т. 1. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002. — С. 361.

<sup>7</sup> *Левшин А. И.* Историческое и статистическое обозрение Уральских казаков. — СПб., 1823. — С. 47.

подальше от устьев. Для сбережения рыбных запасов Урала, а также других рек и озёр, имевшихся на казачьей земле, и предотвращения незаконного лова войско производило постоянную их охрану. Надзор за Уралом и прочими водоёмами поручался станичным атаманам под наблюдением атаманов отделов. Охранять водные богатства приходилось как от своих «стрелков» (браконьеров из казаков), так и от посягательств кочевников; поначалу калмыков, а впоследствии башкир и киргиз-кайсаков.

Урал, проложивший себе путь в Каспийское море на стыке Европы и Азии, за тысячелетия человеческой истории повидал много племён и народов, так как на протяжении целых исторических эпох был рубежом и препятствием для кочевников. Некоторые жили какое-то время на его берегах, другие переправлялись через него и уходили дальше. В историческое время река сменила несколько имён, причём большая часть последующих являлась более или менее искажённым подобием предыдущего. Первое из дошедших до нас благодаря Геродоту (V век до н. э.) — Ликос. В «Географии» Птолемея (II век н. э.) — Дайкс. В русских летописях (1229 г.) — Яик. Согласно указу 1775 года река стала называться Уралом, но в душе каждого казака она по-прежнему Яик.

В старину Урал был гораздо полноводнее, а берега его до самых низовий обрамлялись вековыми лесами. К концу истории Уральского казачьего войска многое изменилось — от перемены климата, падения Каспийского моря, наконец, от деятельности человека — Урал обмелел, уменьшилось поголовье осетровых. Лес в нижнем течении сохранился лишь в виде редкой прерывистой цепочки. Многие яры вообще лишились растительности, и к берегам реки подступила бескрайняя голая степь. «Оскудел наш Яик», — говорили казаки, не подозревая, во что превратится «Горыныч» через сотню лет после гибели войска.

Несмотря на это, ещё на рубеже XIX и XX столетий Урал вливался в область войска довольно значительной рекой. Выше Уральска его ширина колебалась от 32 до 205 метров, а глубина от 0,5 до 12,8 метров<sup>8</sup>. Миновав город, он становился ещё шире и глубже. Даже в наши дни, ниже Тайпака, там, где начинается Гурьевский плёс, ширина Урала временами достигает 400 м.

---

<sup>8</sup> Полное географическое описание нашего Отечества. Т. XVIII. Киргизский край. — СПб. : Издание А. Ф. Девриена, 1903. — С. 10–11.

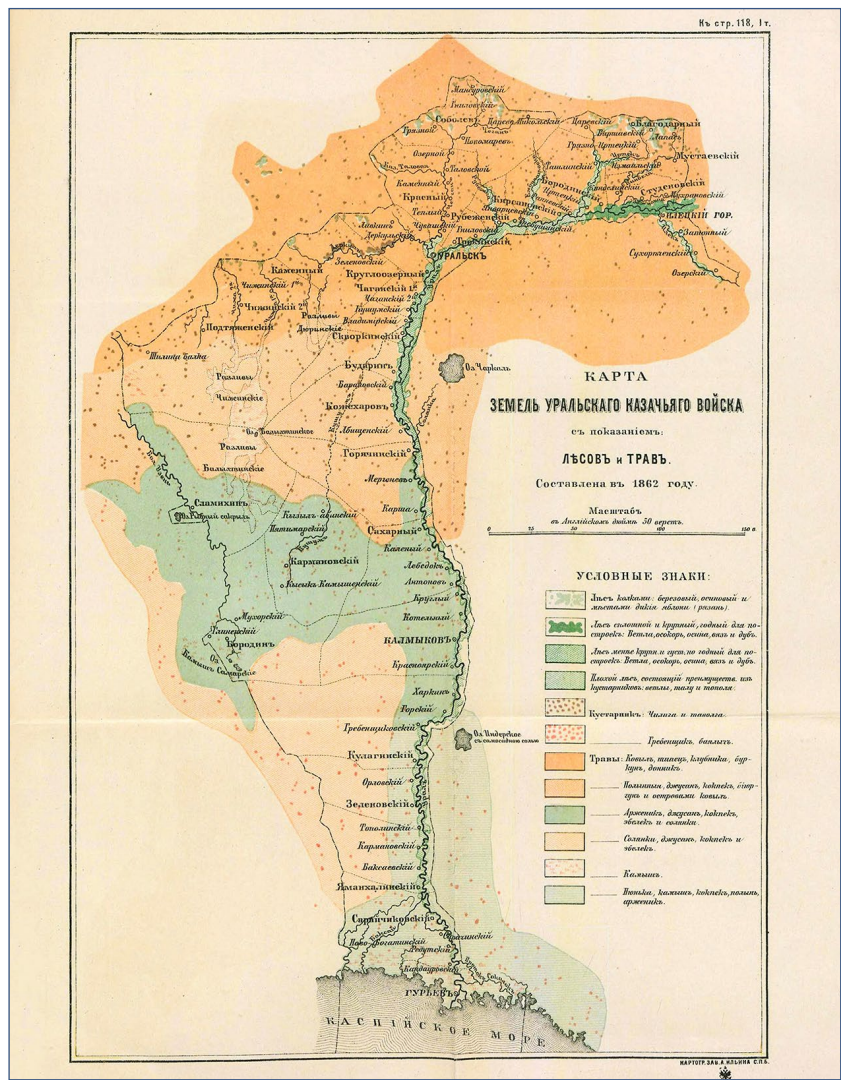


Рис. 2. Карта земель Уральского казачьего войска. 1862 г.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Приводится по: *Бородин Н. А. Уральское казачье войско. Статистическое описание* : в 2 т. Т. 2. — Уральск, 1891. (Приложения и карты.)

Вот что сообщает об Урале «Полное географическое описание нашего Отечества» (1903 г.): «Весьма быстро протекая по рыхлому, глинисто-песчаному грунту, река часто меняет своё русло, образуя много «стариц», проточных, или, с течением времени, замкнутых и образующих луговые озёра. Благодаря этому, многие казачьи селения, стоявшие некогда на реке, оказались теперь на старицах». И ещё: «Долина реки достигает в некоторых местах 15 вёрст ширины и в верхнем и среднем течении занята лугами, а между Уральском и устьем Илека и богатым пойменным лесом (уремой), в нижнем же — болотами»<sup>10</sup>.

«В половодье луга заливаются водой, особенно в низовой части реки, где между посёлком Кармановским и г. Гурьевом (на расстоянии почти 100 вёрст), сообщение может производиться в это время только на лодках. Притоками Урал богат только в верхнем и среднем течении (где местность холмистая), а в нижнем (где местность отрицательная равнина) — совершенно лишён их. Перед впадением в море река образует большую дельту, некогда прорезанную многими рукавами. Во времена Палласа (1769 г.) их было 19, а теперь осталось два — Яицкий и Золотинский, имеющие при выходе в море незначительную глубину (до 2–3 футов). Кроме того, есть ещё два незначительных протока Бухарка и Перетаск»<sup>11</sup>.

К сказанному выше добавим, что в последней трети XX века Урал, чья общая длина равна 2428 км, имел судоходную часть в 895 км — от посёлка Рубёжка до г. Гурьева, хотя было время в середине того же столетия, когда пароходы по большой воде совершали рейсы до самого Оренбурга и заходили в реку Сакмару.

Высокий берег на Урале не как на Волге, где он всегда справа. На Урале яры переходят с Бухарской стороны на Самарскую, чередуясь с песками — низменным берегом.

Урал не Сырдарья и не Амударья, но всё же река извилистая, с довольно быстрым течением. Скорость его в зависимости от расхода воды в разное время года достигает от 4 до 10 км/ч. Здесь нет порогов, скальных теснин, каменистые гряды в русле попадают редко. Лишь в межень вылезают наносные образования — пере-

---

<sup>10</sup> Полное географическое описание нашего Отечества. Т. XVIII. Киргизский край. — СПб. : Издание А. Ф. Девриена, 1903.

<sup>11</sup> Там же.

каты, «шалыги», «осередки» и прочие, создающие препятствие судоходству. Есть и другие опасности: в устьях проток действуют затяжные течения; в крутых поворотах у яров течения свальные, прижимающие к обрыву, чья бровка при навале судна может обрушиться и похоронить его под тоннами грунта. Есть ещё суводи, обычно возникающие за выступами берега или печинами (отделившимися от размытого рыхлого яра более твёрдыми глинистыми останцами). Туда лучше не попадать — потеряешь управление в крутящейся, кипящей пене, «мятой» воде. Ударит об яр либо печину, а бывает, так к ним прижмёт — вплоть до опрокидывания. Серьёзным препятствием для плавания также являются ветры. В степях, среди которых течёт Урал, они в любое время года нередко достигают штормовой силы и выбрасывают суда, даже теплоходы, на берег.

В полной мере свой норов Урал проявляет весной в половодье, когда скорость течения возрастает по сравнению с меженью (летней) в несколько раз. Река взбухает, вода может подняться на девять и более метров; пойменную долину затапливает и Урал разливается на десятки вёрст. Вода стоит до горизонта как море, лишь кое-где видны лесные колки да заросшие бровки яров. Животные, не успевшие убежать на кряж, спасаются по гривам и марам (холмам и возвышенностям — в говоре уральских казаков), на деревьях, кто как может: в уреме по прогалам ходят косяки чёрной и красной рыбы, забывшей русло ради поймы. Но вернёмся вглубь времён, когда Урал был ещё Яиком.

Людские селения — городки, издавна ставившиеся по Яику на возвышенных местах, весной оказывались на островах, совершенно недоступные для главных своих неприятелей — кочевников. Даже летом река оберегала прибрежных жителей: городки со стороны поля защищали напитавшиеся вешней водой старицы, мелкие озёра — ильмени, глубокие как провалы озёрки — «котлубани» и, наконец, обширные пойменные болота, испускавшие мириады комаров и гнуса, разносчиков «лихоманки» — малярии.

Но бывало и так, что река-защитник становилась вдруг врагом и, внезапно изменив своё течение, срывала высокие лбища яров и целые полуострова в излучинах вместе со стоящими на них городками. После каждого половодья Яик меняет свой облик; прорывая яры, сокращает дорогу к морю или, наоборот, неожиданно уходит с прямого плёса в сторону и описывает длинную



дугу, а прежнее русло превращается в старицу, становящуюся со временем озером или совершенно обсыхающую.

Проходили годы и даже столетия, как вдруг однажды весной бывшее речное ложе, заросшее тальником, с оплывшими берегами, вновь заполнялось бурными потоками, а основное русло, покинутое Яиком, в свою очередь заиливалось и мелело. Весной, в большую воду, против течения не выгрести. Стрежень кипит, бурлят пеной водовороты, основным руслом несёт карчи — смытые с берегов кусты и целые деревья, иной раз вся река черна от них, а протоки напрочь забивает плавным лесом. Одним словом, все опасности плавания по Уралу и особенно переправ через него в такую пору возрастали многократно, а то и делали их вовсе невозможными.

Заметим, что плавание судов и переправа — понятия отнюдь не тождественные. Плавание по реке подразумевает наличие более или менее приспособленного для этой цели судна, управляемого достаточно опытным экипажем, и производится вверх или вниз по течению на различные, часто очень большие расстояния. Переправа же в старину на степных окраинах России, где редко имелись подходящие плавсредства, даже в XIX веке представляла собой перемещение с одного берега на другой грузов, верховых и вьючных животных и, главное, людей, которые, как это водится у кочевников, в массе своей плавать не умели.

Попробуем рассмотреть эволюцию судов и судового промысла на реке Яик — Урал. Именно попробуем, так как данные о судоходстве по Яику — Уралу, особенно в доказачий период, чрезвычайно скудны. Поэтому авторы надеются, что читатель не будет в претензии за фрагментарность рассказа; здесь всё то небольшое, что удалось отыскать в источниках по данному вопросу.

Чаще всего представители какого-либо народа, компактно переселившиеся с одного водоёма на другой, в новом месте строили те же привычные типы судов, что и на родине, несколько приспособлявая их к местным условиям, но при необходимости могли использовать уже имевшиеся в данном крае.

Оба упомянутых выше процесса — привнесение новыми людьми собственных судовых типов и усвоение ими туземных — не раз имели место на Яике — Урале, хотя бывали периоды, когда судоходство здесь прекращалось, возрождаясь уже другими народами и на других судах.

Обнаруженные в древнейших культурных слоях Куреней<sup>12</sup> «жучки» — защитные наружные костные образования у осетровых — свидетельствуют о распространении рыболовства и, с большой вероятностью, тех или иных типов плавсредств, о внешнем виде которых данных не имеется.

В последующие века лодками и другими судами собственного строения на Яике располагали только осёдлые жители, но никак не кочевники. В исторический период последние были представлены здесь поначалу скифами, далее сарматами, аланами, гуннами, аварами, хазарами; потом настало время печенегов, половцев, Золотой Орды, орды Ногайской, калмыков, киргиз-кайсаков... Для всех них Урал предстал в основном в двух ипостасях: как источник пресной воды и в то же время как преграда движению орд.

Древние авторы сообщают, что скифы в летнее время преодолевали реки с помощью бурдюков. Шкура взрослой козы или овцы, содранная целиком, сшивалась так, чтобы осталось одно небольшое отверстие, через которое бурдюк надували воздухом. Отверстие перевязывалось, воин охватывал свой снаряд руками и рядом с боевыми и вьючными лошадьми переплывал реку.

Этот способ переправы благодаря кочевникам широко распространился в Азии и Европе и применялся на протяжении тысячелетий — по XIX век включительно. На самом раннем этапе своей истории его применяли казаки, в том числе яицкие, а гурьевские аханщики ещё в первые десятилетия XX века спасались с отнесённых в море льдин на бурдюках, изготовленных из свежеснятых конских шкур, всунутых под сани.

На протяжении тысячелетий через Урал переправлялись не только отряды хищников или целые кочевые орды, но и купеческие караваны, которых с развитием международной торговли становилось всё больше.

Одна из древнейших переправ находилась у самого теперешнего Уральска, в излучине Яика. «Смотря по сезону и высоте воды, Яик переходили вброд, или переправлялись через него на лёгких судах, а то и сооружали наплавной, из брёвен, или на кожаных бурдюках мост»<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Курени — самая древняя часть города Уральска.

<sup>13</sup> *Курланов А. З.* Курени. История древности и средневековья долины реки Яик — Урал. — Уральск, 2005. — С. 55.

Однако бывало, что по весеннему времени навести мост не представлялось возможным, а лодки местных жителей (слишком малых размеров) для этого дела не годились, и тогда караванщикам приходилось рассчитывать только на собственные силы. Такой случай описан Ибн Фадланом, переправившимся через Урал в составе большого торгового каравана в 922 году, в последние дни апреля, когда река, набухшая водой, срывая яры, бешено стремилась к морю. Плавсредствами служили огромные, сшитые из верблюжьей кожи мешки, предусмотрительно взятые с собою. «На них сначала укладывают верблюдиц, потом вокруг них, в закраины мешка раскладывают вещи и товар, верблюдицу уводят, а кожаный мешок, словно кисет, стягивают верёвкой сверху. Получается подобие лодки, в середину которой садится пять—шесть человек и лодка отправляется в рискованное путешествие, крутясь и подпрыгивая в бушующих потоках весеннего половодья. Пассажиры пытаются управлять плавсредством с помощью вырубленных на берегу шестов из тополя...»<sup>14</sup>. Сильное течение относило далеко вниз неуклюжие лодки-мешки, одна из них опрокинулась и все люди погибли, также утонула некоторая часть верблюдов и лошадей, преодолевавших реку вплавь. Отметим, что такой случай переправы в половодье отнюдь не характерен и был вызван непредвиденной задержкой в пути. Обычно переправлялись или зимой по льду, или летом-осенью, когда Урал «садился в трубу», кроме того, в межень в определённых местах появлялись броды.

Помимо бурдюков и описанных Ибн Фадланом кожаных мешков, кочевые народы Великой степи, а вслед за ними казаки, использовали для переправ и более простое средство. Из камыша или куги<sup>15</sup> собирали и увязывали плотную охалку либо даже небольшой плот, на котором и пускались в недалёкое плавание.

Теперь о наличии судов у народов, обитавших на Яике в ранний период истории яицкого казачества. В нижнем течении реки, близ теперешнего посёлка Сарайшик, что в 60 километрах выше Гурьева, некогда стоял основанный в XIII веке город Сарайчик; с первой половины XV века — столица Ногайской орды.

---

<sup>14</sup> Там же. С. 63.

<sup>15</sup> Куга — род осоки.

Место для города было выбрано неспроста, здесь находилась важнейшая переправа через Яик, к которой приходило наибольшее количество караванов. Князья ногайские жили в Сарайчике только по зимам, а в остальное время кочевали в степях своего юрта. Из татар лишь обезлошадевшие, обедневшие становились поневоле городскими жителями и занимались придомным скотоводством, поливным земледелием, охотой и рыболовством.

Последнее предполагает наличие лодок, да и в преданиях казаков есть упоминание о том, как поначалу редкие и малолюдные станицы их предков подвергались нападениям местных яицких татар, подъезжавших ночами в лодках<sup>16</sup>.

Английский путешественник Антоний Дженкинсон сообщает, что его судно, стоявшее в августе в 1558 году на якоре близ устья Яика, чуть было не подверглось нападению разбойников-мусульман, ногайских казаков: «К нам подъехала лодка с тридцатью хорошо вооружёнными и снаряженными людьми; подойдя к нашему борту, они пытались войти на наше судно...»<sup>17</sup>.

Если исходить из количества экипажа, это мог быть лёгкий струг (лодки брали по 20 человек и менее), вполне возможно, один из тех, которые получили в 1556 году в Астрахани от стрелецких голов усмирённые ногайцы, чтобы ехать на Яик, к князю Измаилу.

Первые группы вольных казаков стали проникать в долину Яика, согласно преданиям уральцев, ещё в конце XIV века, спасаясь от тамерлановых полчищ. Они приходили отнюдь не в пустыню; их встретило здесь население, говорившее на различных языках — татары, славяне, потомки хазар. Славянский компонент встречается археологами в культурных слоях на территории Уральского с X столетия; причём с XIII по XVI века — непрерывно<sup>18</sup>. Можно предположить, что казаки, пришедшие на Яик с Волги, из юрта Золотой Орды, как и казаки, являвшиеся позже, в XV–XVI веках из Московской Руси, нашли здесь близкий себе по

---

<sup>16</sup> Карпов А. Б. Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550–1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 42.

<sup>17</sup> Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. — Л., 1937. — С. 209.

<sup>18</sup> Курланов А. З. Курени. История древности и средневековья долины реки Яик — Урал. — Уральск, 2005. — С. 7.

образу жизни народ — бродников<sup>19</sup>, по всей видимости, смешанного русско-хазарского происхождения. Отметим, что с XVI века слово «бродник» исчезает, и вместо него во всех документах на тех же местах обитания появляется «казак».

Речное судоходство у яицких казаков поначалу служило двум основным целям: рыбной ловле и разбоям. Имели место и грузовые перевозки, но они были явлением более редким.

Перезимовав в городках по Яику, казаки спускались к морю на стругах и лодках. Они отличались друг от друга лишь размерами, грузовместимостью, скоростью хода, строились «на трубах» с бортами, наращёнными несколькими поясьями дощатой обшивки. В устьях Яика эти суда, непригодные для моря, оставляли и строили морские струги, более крепкие и вместительные, на которых выплывали в просторы Каспия «добывать зипунов».

Осенью, возвратясь из похода, снова пересаживались в речные струги и поднимались к своим городкам — зимовать, а струги морские прятали в многочисленных протоках либо предоставляли охранять тем, кто оставался зимовничать при устье или на островах. Так было в XVI и XVII веках. С прекращением же морских походов воды Яика использовались казаками только для рыбного промысла, ставшего основным источником их существования. Струги и лодки-набойни для этого совершенно не годились, поэтому в XVIII столетии вышли из употребления, уступив место бударкам, безраздельно царившим на водах Яика — Урала до последних дней войска. Это были лодки, изготавливавшиеся самими казаками из цельного ствола дерева, очень длинные, узкие, тщательно сработанные, с тонкими бортами, острыми носами, лёгкие и быстроходные.

Чтобы не беспокоить рыбу, не разгонять её с ятовей, бударки спускались на воду только в период лова, потом их загружали на повозки и отвозили по хозяйским дворам — до следующей плавни.

Существовали некогда на Урале и другие типы лодок: челнок, каюк, осиновка, лодка-дощаник, кулас, строившиеся более грубо и примитивно; с качеством постройки бударки их было не сравнить.

Как уже говорилось, при казачьей власти воды Яика — Урала лишь в течение полутора месяцев осенью и двух месяцев весной бороздили лёгкие рыбацкие лодки. В остальное время река, на-

---

<sup>19</sup> Возможно, от слова «брод» — мелкое место на реке.



Рис. 3. Железный учуг в Уральске. Фото начала XX века

чиная от учуга<sup>20</sup> и до самого Гурьева, была пуста. Только в строго определённых местах против значительных населённых пунктов

<sup>20</sup> Учуг — сооружение поперёк реки Урал, препятствовавшее прохождению крупной рыбы вверх по реке. Первоначально представлял собой забойку из свай, располагавшихся друг от друга на расстоянии около 3 м, связанных между собой горизонтальными брусками — «бе-лоногами» и укреплённых мощными распорками. Пространство между сваями перекрывалось «кошаками» — щитами из толстых и длинных шестов («кошачин»). В начале XX века вместо щитов использовали железные прутья, также именовавшиеся «кошачинами». Казаки ставили учуг, когда Урал «садился в «трубу», т. е. после весеннего паводка входил в свои берега, обыкновенно около середины июня. Разбирали перед ледоставом, в октябре. В последний раз учуг ставили в 1918 г. Шла Гражданская война, Уральск был взят красными и снимать учуг стало некому, он был сорван весенним ледоходом 1919 года и более не возобновлялся. (Данилевский К. В., Рудницкий Е. В. Урало-Каспийский край: (Уральская губерния и бывшие — земля Уральского казачьего войска и Уральская область): Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. — Уральск : Губоно, 1927. — С. 67–69; Ким Г. П. Традиционные рыбные промыслы уральских (яицких) казаков : диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. — Санкт-Петербург, 1995. — С. 57.)

допускалось существование переправ на каюках и паромах; всякое же прочее судоходство категорически запрещалось, кроме особых случаев, когда войсковое правительство давало разрешение на весенний сплав леса в плотях и судов с хлебом.

Выше учуга плавание плотов и барок было разрешено, это была «путина» — рейс в один конец вниз по течению; причём барки сплавлялись по весне, с полой водой, а плоты чаще всего в меженный период.

Барки представляли собой деревянные речные суда, грубо построенные, слабо скреплённые, сделанные в расчёте на один сплав: они шли из Оренбурга в Уральск, где после выгрузки разбирались, а барочный лес употреблялся для различных хозяйственных целей. Имел место и единичный сплав по Уралу другого типа однорейсовых судов — белян. Повторимся, всё это сплавное судоходство на плотях, барках и белянах производилось только до пристани г. Уральска. Ниже её, против Ханской роши, стоял учуг, и уж от него до самого Гурьева Урал был пуст.

Предоставим слово историку Уральского казачьего войска Н. Бородину: «...известные среди уральцев своей энергией и предприимчивостью купцы Ванюшины в 1877 году просили у наказного атамана разрешения, в интересах удешевления разного рода продовольственных припасов для бедного населения Низовой линии, дозволить им сплавлять в весеннее время, до 20–25 мая, барки с этими припасами вниз по реке Уралу вплоть до Гурьева»<sup>21</sup>.

Наказной атаман ввиду важности дела, в котором сталкивались между собой, с одной стороны, верность старым казачьим традициям, а с другой — благосостояние тех же казаков, передал его на обсуждение съезду выборных от станичных обществ. Съезд отказал на том основании, что даже морские лодки-салмовки, сплавляемые порожними с минимальной осадкой от мест постройки в низовьях Урала к морю, часто садятся на мель. А уж если сядет барка с грузом, то быстро снять её будет просто невозможно. Река же, встретив препятствие в виде неподвижного судна, в короткое время намоет за ним на самом ходу песчаные бугры; вода от этого или растечётся в луговую сторону, или начнёт

---

<sup>21</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : В 2 т. Т. 1. — Уральск, 1891. — С. 721.

рвать высокий берег — в любом случае создадутся препоны для свободного движения рыбьих косяков.

Всё-таки однажды казакам пришлось поступиться своей стариной; об этом следующая выдержка из работы Н. Бородина: «Весною 1880 года ввиду крайне тяжёлого положения, переживаемого обывателями Уральского казачьего войска вследствие недостатка хлеба, гибели скота и дороговизны продовольственных припасов, в особенности же тяжёлого положения жителей ниже-уральских станиц, где, как известно, в эту памятную весну не было ни запасов хлеба, ни скота, на котором можно было бы ехать для покупки продовольствия в Уральск или Гурьев, — войсковое хозяйственное правление в виде исключения из существующих правил разрешило всем желающим как войскового, так и не войскового сословия, сплавливать всякого рода хлеб по Уралу вплоть до Гурьева на лодках, паромах и плотках. Этим позволением воспользовалось немало лиц, но на просьбу братьев Ванюшиных о том, чтобы им позволили провести несколько барж на буксире парохода, хозяйственное правление отвечало отказом»<sup>22</sup>.

Попытка учредить пароходство между Оренбургом и Уральском также закончилась неудачей. Слабость машины первого на Урале парохода «Крыжановский», с трудом выгребавшего против течения, привела к тому, что рейсы в навигации 1880—81 гг. принесли одни только убытки, и хозяева вынуждены были оставить свою затею. Ниже Уральска когда-то полноводный, широкий и глубокий Урал во второй половине XIX столетия изрядно обмелел, и пройти по нему мог разве что колёсный пароход, имевший по сравнению с винтовым незначительную осадку. Однако шум, производимый в воде плицами гребных колёс, пугал рыбу, и казаки были готовы претерпеть всевозможные лишения, но не желали видеть пароходов на пространстве своей реки, от Уральска до моря.

Лишь в годы Гражданской войны, когда казачество осознало, что само его дальнейшее существование поставлено под угрозу, начались пароходные рейсы из Уральска в Гурьев для доставки туда хлеба, а обратно — солёной рыбы и нефтепродуктов. С окончанием войны в крае прекратились и эти редкие плавания, а регулярное пароходство на Урале было устроено уже новой властью

---

<sup>22</sup> Там же. С. 721.



в начале двадцатых годов. Но плавания механических судов по Уралу — тема отдельного исследования. О начале парового судоходства было упомянуто лишь как о грани времён.

Сплав плотов продолжался и в советский период, а вот ходили тогда барки или нет, узнать не удалось.

После того как в первой половине XX века вышли из употребления долблёные лодки, лодки-дошаники применялись и продолжают применяться на Урале, и чем ближе к морю, тем их больше было в каждом посёлке; но теперь и они стали редкостью — им на смену пришли пластик и алюминий.

### Типы судов

Далее речь пойдёт непосредственно о судах и плавсредствах, применявшихся по Яику — Уралу. Несмотря на гораздо менее значительное, чем на многих других обжитых реках, судоходство, здесь в разное время существовал целый ряд различных типов судов, однако авторам удалось обнаружить описания и изображения лишь плавённых казачьих будар-однодеревок. Остальные же, такие как куласы, паромы, каюки, барки, беляны и прочие, только упоминаются, но ни в одном источнике ещё не встретилось их рисунков, фотографий и характеристик. Художники XIX столетия, а позднее и фотографы, сосредоточили своё внимание на необычных лодках-бударах, тогда как заурядные беляны и барки, подобные тем, что плавали по другим российским рекам, их не привлекли, не говоря уже о вовсе скромных паромах и плотах.

Наверное, описывать судовые типы следует в определённом порядке, согласно древности их происхождения, а для этого нужно снова заглянуть в далёкое прошлое края и охарактеризовать условия плавания по реке в те времена.

В отдалённые времена Яик характеризуют как значительную реку. Так в X веке Ибн Фадлан, секретарь багдадского посольства к правителю Волжской Булгарии, сообщает: «Это самая большая река, какую мы видели, самая огромная и с самым сильным течением»<sup>23</sup>. Кто-то скажет, что такое мнение сложилось из-за

---

<sup>23</sup> Цит. по: *Курланов А. З.* Курени. История древности и средневековья долины реки Яик — Урал. — Уральск, 2005. — С. 64.

того, что он переехал через Яик в весеннюю многоводную пору, но не следует забывать, что на своём веку этот образованный, много путешествовавший человек повидал немало речных потоков и ему было с чем сравнивать. Спустя четыре столетия Фадлану вторит Ибн Баттута, называя Яик большой и быстрой рекой, а также Улусу — великой рекой. Можно возразить, что он переправился через Урал в самых его низовьях, где реки обычно наиболее полноводны, однако видевшие Урал в тех же местах в наши дни, уже не назовут его ни большим, ни тем более великим... Большой рекой именуется Яик и Антоний Дженкинсон в 1558 году; так же о нём писали в XVIII и даже в начале XIX века. Словом, было, где в старину плавать не только челнам, казачьим стругам и плотам, но и довольно большим сплавным судам, во что трудно поверить теперь, глядя на современные теплоходы, имеющие минимальную осадку, которые зачастую проползают буквально на брюхе через мощные наносные образования в русле. Трудно поверить, видя, насколько сузился Урал и как низко осел среди своих яров и песков.

Но перейдём к собственно судам и плавсредствам.

### Сал

Небольшой плот, связанный из пучков куги или камыша. Самые маленькие салы употреблялись кочевниками и казаками для переправ через реки, более крупные для сплава вниз по течению и рыбной ловли. Вот, по всей видимости, первое известие о применении салов на р. Яик — Урал, датированное 1643 г.: приехавший в Астрахань для торговли туркмен сообщил, что в начале октября едисанские мурзы «Абла-Мурза да Абдул-Мурза» со своими улусами «из-за реки Яика перешли на астраханскую сторону ниже Индерских гор через Яик-реку вплавь на салах»<sup>24</sup>.

### Плот

Старейшим средством передвижения по воде считается плот; ведь для того, чтобы соорудить его, древнему человеку не требо-

---

<sup>24</sup> Цит. по: *Курланов А. З.* Яицкие-Уральские казаки. Повседневная жизнь и праздники. — Уральск : ТОО «SophyStyle», 2013. — С. 353.

вались инструменты, необходимые, скажем, при постройке долблёного челнока.

Предком плота, по всей видимости, было одиночное дерево, унесённое рекой, которое неведомый нам пловец оседлал, чтобы преодолеть водную преграду. В дальнейшем для увеличения устойчивости и грузоподъёмности стали соединять между собой по два, по три дерева и более, обрубая сучья и счищая кору для того, чтобы стволы плотнее прилегали друг к другу. По мере роста потребности в перевозках сооружались всё более крупные плоты из тщательно подогнанных и скреплённых между собой брёвен, причём для увеличения прочности и грузоподъёмности поверх нижнего ряда продольных брёвен располагали поперечный ряд. На северных реках брёвна вязали между собой ивовыми или еловыми прутьями, южнее — тростником и камышом. Органом управления служили вёсла; груз укрывали шкурами и лубом, а убежищем для людей служил шалаш либо навес.

Слово «плот» производят от «плотить» или «сплачивать», что по В. Далю означает «плотно соединять, сколачивать, скреплять»<sup>25</sup>.

В русских летописях плот впервые упоминается около 1220 года<sup>26</sup>. На этом транспортном средстве наши предки перевозили различные грузы, людей и скот; впоследствии одной из главных функций плотов стала доставка в низовые области строевого леса.

О наличии плотов на Яике — Урале до появления вольных казаков сведений нет, хотя, вне всякого сомнения, они здесь применялись и ранее. Ведь берега этой некогда большой реки, густо поросшие лесом, уже тысячелетия назад были местом проживания осёдлого населения, которое просто не могло не воспользоваться тем, что ему предоставляла природа — возможностью быстро построить простейший, но очень нужный снаряд-плот.

Казаки, пришедшие на Яик с Волги и северных рек Московской Руси, хорошо были знакомы с употреблением плотов.

Плоты делались по мере необходимости, что подтверждается следующим историческим фактом: в 1682 году большое войско

---

<sup>25</sup> *Даль В. И.* Толковый словарь : в 4 т. Т. 3. — М. : Русский язык. 1978—1980. — С. 128.

<sup>26</sup> *Кузнецов В. П.* Речные деревянные суда. — Л. : Речной транспорт, 1956. — С. 222.

башкир пришло под Кирсановский городок, стоявший на левом берегу Яика. Казаки, несмотря на свою малочисленность, отбили нападавших с большим уроном, но, понимая, что долго им здесь, в неудобном для обороны месте, не продержаться, приняли решение покинуть его и присоединиться к собратьям, обитавшим при впадении в Яик реки Чаган, в Яицком городке (будущем Уральске), на 162 км ниже городка Кирсановского. Иоасаф Железнов, казачий офицер, историк и бытописатель, основываясь на местных преданиях, сообщает об этом следующее: «Поделали плоты, посадили на них жён, детей, нагроулили имуществом и всяким скарбом, что можно было взять, отслужили Господу-Богу молебен, пропели канун Алексею-Митрополиту и пустились вниз по Яику; а лошадей и всю животину погнали берегом»<sup>27</sup>.

Кирсановцы поселились бок о бок с куренями казаков Яицкого городка, где и поставили привезённую с собой на плотах в разобранном виде церковь. На плотах же производилось снабжение Усть-Яицкого острога, впоследствии Гурьева, дровами и строевой древесиной; ввиду почти полного отсутствия леса в дельте Яика работные люди заготавливали их выше по течению реки. Караваны таких плотов неоднократно подвергались нападениям яицких казаков, для которых заведение купцов Гурьевых, острог и находившийся при нём учуг, перекрывавший ход рыбе к верховым городкам, были как кость в горле.

С течением времени плот как средство перемещения больших партий массовых грузов всё чаще применялся на Яике. Дело в том, что древние леса вокруг Яицкого городка стали исчезать, вырубаемые на постройку судов, крепостей, жилых и казённых зданий, а также на дрова. Не только казаки и «москали», присылаемые на Яик правительством, приложили здесь руку, но и не дававшие никому отчёта в своих действиях кочевники — ногайские татары, башкиры, калмыки, киргиз-кайсаки.

Для возведения крепостей, форпостов и редутов на линии поначалу достаточно было и местного леса, но для поддержания войсковой столицы, Яицкого городка, его уже не хватало.

---

<sup>27</sup> Железнов И. И. Уральцы. Очерки быта Уральских казаков : В 3 т. Т. 1. — СПб. : Типография товарищества «Общественная польза», 1910. — С. 55.

Начиная с первой половины XVIII века до самого конца истории войска, а потом и при Советской власти, плоты, сплавливавшиеся из-под Оренбурга, имели основным своим назначением доставку строевой древесины и в существенно меньшей степени других грузов. В качестве одного из наиболее ранних примеров можно привести обстоятельства, сопутствовавшие постройке в Яицком городке церкви Михаила Архангела, предшественнице собора того же имени. Было это, как сообщает историк войска А. Б. Карпов, в самые первые годы XVIII столетия: «Поехали весною казаки на Сакмару, нарубили соснового леса, спустили плоты к городу»<sup>28</sup>.

В дальнейшем, особенно в XIX веке, транспортировка леса плотами в Уральск стала производиться регулярно, а в низовые дистанции<sup>29</sup> — периодически, по особому разрешению войскового начальства.

Казаки гоняли плоты и по Большому Узеню — степной реке, вытекающей из российских пределов на плоскость между Волгой и Уралом и оканчивающейся в богатых рыбой Камыш-Самарских озёрах на территории войска. Здесь основным потребителем сплавного леса была крупная торговая станция Сламихинская.

Что представлял собой плот на реке Урал? Каждый плот составлялся из нескольких звеньев, называвшихся «кашмак», соединявшихся между собой двумя короткими пеньковыми «чалками». Подготовленный к сплаву лес вязали такими кашмаками и спускали на воду. Для укрепления плота в оконечностях каждого звена поверху накладывались «головники» — крепкие поперечные брёвна; такое же бревно посередине кашмака называлось «переводина». Органом управления служили «бабаешники», большие вёсла из цельных брёвен с доскою-лопастью на конце, устанавливавшиеся в передней и задней оконечностях плота. Кроме того, по бортам имелись вёсла меньшего размера — «гребушки». Для задержания плота пользовались якорем, отдаваемым с кормовой части, или «вагой», заострённым колом с привязанной к нему ве-

---

<sup>28</sup> Карпов А. Б. Памятник казачьей старины. — Уральск. 1992. — С. 22.

<sup>29</sup> Дистанция — округ или отдел, на которые делилась земля Уральского казачьего войска. (Малеча Н. М. Словарь говоров уральских (яицких) казаков : В 4 т. Т. 1. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002. — С. 412.)

рёвкой (говорили «важить», то есть остановить плот)<sup>30</sup>. Плотом обычно управляли 4–5 судорабочих, среди которых была и такая должность — «багорщик», в чьи обязанности, кроме всего прочего, входила работа багром; отпереться от чего-либо или, наоборот, зацепиться.

Сплавлять плоты — по-уральски — «гонять». Согласно Н. Бородину, в XIX веке гоняли их весной; в первой половине XX столетия сплав стал производился летом<sup>31</sup>. В словаре Н. М. Малечи записана такая фраза январцевского<sup>32</sup> казака: «Мы гоняли плоты, когда Урал в трубу сядет и яры обозначатся». Дело в том, что плот, имеющий меньшую осадку, чем барка, но много хуже поддающейся управлению, проще было сплавить по малой воде коренным руслом, нежели весною в разлив, когда стремительное течение могло занести на бровку затопленного яра, в приуральный лес или в воложку — тупик, откуда извлечь его было уже невозможно.

Каждый сплав именовался у казаков «канец» (конец). «За лето раз восемь-десять канцов дашь (8–10 раз гонял плоты)»<sup>33</sup>. Пришедшие в Уральск плоты вначале освобождались от своего груза — дровяного и поделочного леса, бударных «труб», дикого камня. Потом их разбирали на брёвна, которые отвозились подводами на лесные склады за 2–3 версты, и эта перевозка доставляла заработок некоторый части бедного войскового населения. Известно, что до Великой Отечественной войны плоты продолжали сплавлять по Уралу, а вот как было после, сведений нет.

Существовал ещё один способ применения плотов уральцами; о нём пишет в своих воспоминаниях Н. Чапурин<sup>34</sup>: предвидя большой паводок, казаки, живущие на самом берегу Урала, зара-

---

<sup>30</sup> *Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : В 4 т. Т. 1. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002. — С. 353.

<sup>31</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : В 2 т. Т. 2. — Уральск, 1891. — С. 720.

<sup>32</sup> Казак из пос. Январцев. Посёлок находится выше г. Уральска на р. Урал. (*Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : В 4 т. Т. 1. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002. — С. 53.)

<sup>33</sup> Там же. С. 230.

<sup>34</sup> См.: *Чапурин Н.* Под парусом на Урале // Казачьи ведомости. — Ноябрь-декабрь. — 2009. — № 5.

нее готовили плот из нескольких рядов брёвен, и как только вода начинала топить дома и «базы»<sup>35</sup>, переводили на него домашних животных, а то и свои семьи. Такая жизнь на плаву иной раз бывала продолжительной — когда и недели по две.

### Челнок

Появление челна, то есть лодки, выдолбленной из цельного ствола дерева, было, по всей видимости, следующим после изобретения плота этапом в истории судостроения, и стало возможным лишь после того, как люди освоили новые орудия труда — топор, тесло, рубило, долото; первоначально из камня, потом из бронзы и, наконец, из железа.

Значение слова «чёлн» в русском языке давно уже утрачено, но есть литовское *kalmas* — обрубок дерева, которое сохранилось с тех давних пор, когда языки предков славян и литовцев были ещё очень близки. (Польские поморяне ещё в первой половине XX века употребляли для прибрежного морского лова небольшую парусную лодку, построенную из досок на наборе, называвшуюся *czo'lno.*)

Первое упоминание о челнах встречается в «Русской Правде» 1054 года. В то время, да и много позже, их строили следующим образом. Ствол дерева раскалывался вдоль на две части. Далее из каждой вытёсывали грубое подобие будущей лодки — «трубу», которая после более или менее тщательной отделки снаружи и внутри превращалась в настоящую лодку.

Древнейшие из известных ныне челнов имели оконечности различных форм. Если требовалось судно более вместительное и мореходное, борта «трубы» наращивали досками в один или несколько рядов. Так появились набойные челны и насады, а от них уже пошли речные и морские струги, ладьи, чайки, дубы, косные лодки и т. д.

В старину разновидностей лодок челночного типа было множество. Однако, говоря «чёлн», всегда подразумевали судно, по сравнению с прочими более лёгкое и быстрое, хотя и не обладающее хорошей остойчивостью и прочими мореходными качествами.

---

<sup>35</sup> «Баз» — скотный двор при доме в селениях уральских казаков.

На Яике, вне всякого сомнения, челны применялись ещё в доисторические времена. Да, их останки, как и останки прочих местных деревянных судов, до сих пор не найдены, и здесь сыграли свою роль несколько факторов: 1) отсутствие торфяных болот, где деревянные произведения человеческих рук сохраняются тысячелетиями; 2) изменчивость реки, которая нередко уходит далеко в сторону от своего прежнего русла; 3) в более поздние времена, когда стал ощущаться недостаток в древесине, ветхие и повреждённые лодки пускались на дрова.

Наиболее совершенной разновидностью челна уральских казаков являлась плавённая будара. Собственно же челном или челноком уральцы называли лодку более простого изготовления, не применявшуюся на войсковых ловах — про неё так говорится в старой казачьей песне: «Наш челнок простой работы, / Не заморская ладья...».

Будары берегли для плавней, а челноки использовали по хозяйству; с них рыбачили в «чёрных водах» — старицах, ильменях, отдельных мелких, заросших камышом степных озёрах. Их также применяли при добыче «самосадной соли» в озере Грязном, расположенном в нескольких десятках вёрст от Яика — Урала, в Киргизской степи. Вот как это описано у П. С. Палласа (1769 г.): «...казаки ходили в воду, и с великим трудом собирая оной череп (соляная кора. — *Авт.*) руками, клали в привезённые с собою колоды или лодки, которые длинною веревкою привязывают к своим лошадям для вытаскивания на берег...»<sup>36</sup>. После Гражданской войны, когда запреты, ранее налагаемые войсковым правительством, перестали действовать, челнок можно было увидеть и на Урале.

В 1937 г. академик Н. Дубинин наблюдал в районе посёлка Коловертного ловлю сома на «клок» именно с таких лодок, в которых находились «...два белых как лунь старика. Они плыли без весел на своих крохотных долблёнках, положив на борта по крепкому удилищу с лесой, уходящей в глубины Яика»<sup>37</sup>. При Советской власти поставка «труб» для изготовления больших долблённых лодок

---

<sup>36</sup> Паллас П. С. Путешествие по разным провинциям Российской империи. Избранные главы. — Уральск: Издательство «Оптима», 2006. — С. 54.

<sup>37</sup> См.: Дубинин Н. Вдоль Урала берегов // Информбиржа. — Уральск. — 2004. — № 3.



прекратилась, а из имевшегося леса можно было сделать, видимо, только вот такие миниатюрные челноки, впрочем, удобные как для хранения, так и для переноски, скажем, с Урала в отделившуюся старицу.

### Будара, она же бударка

Здесь речь пойдёт о давно уже не существующем лодочном типе, ярко выделявшемся своими формами и тщательностью отделки на фоне всех прочих российских лодок-однодеревок. Казачья будара появилась и применялась в специфических условиях замкнутой, в основном рыболовецкой общины Уральского (некогда Яицкого) казачьего войска.

Для казака будара являлась вторым конём. В форпостах<sup>38</sup> гурьевского отдела<sup>39</sup>, расположенных на бесплодных, засоленных и заболоченных берегах Урала в его нижнем течении (где за оклицей начиналась голая степь, переходящая в полупустыню), она представлялась даже чуть ли не важнее, чем конь, так как была основным средством добычи пропитания — рыбы, а весной, в па-

---

<sup>38</sup> Форпост — так со времени устройства Нижне-Яицкой линии (т. е. укрепленной границы с враждебной степью) в 1743 г., назывались военные поселения яицких — уральских казаков, протянувшиеся вдоль Яика — Урала по его Самарской (Европейской) стороне в промежутках между «крепостями» — более крупными поселениями, с более многочисленными гарнизонами. Впоследствии, уже в XIX веке, когда граница российских владений отодвинулась далеко на восток, эти чисто военные поселения были преобразованы: бывшие форпосты — в посёлки, крепости — в станицы. Но по традиции, в разговорной речи, казаки долго ещё продолжали называть свои посёлки «форпостами» (*Данилевский К. В., Рудницкий Е. В.* Урало-Каспийский край: (Уральская губерния и бывшие — земля Уральского казачьего войска и Уральская область): Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. — Уральск : Губоно, 1927. — С. 31.)

<sup>39</sup> Отдел — административная военная единица Уральского казачьего войска, соответствовавшая округу (*Малеца Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : В 4 т. Т. 3. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002. — С. 94.)

водок — единственным средством сообщения между населёнными пунктами. Уралец и его лодка вместе плыли по реке жизни с младенческих до преклонных лет, и когда не стало войска, ушёл в прошлое казачий быт — ушли и будары.

Первое известное упоминание о бударах содержится в Ипатьевской летописи под 1175 г. Сначала это были однодеревые челны, потом их борта стали наращивать досками-набоями; в дальнейшем появились будары целиком из досок, что позволило значительно увеличить их размеры и грузоподъёмность. Произошло разделение на будары-лодки и будары-суда. Первые представляли собой челны с набоями или без, либо дощаники, применявшиеся для рыбной ловли, перевозки людей и мелких партий груза. Вторые превратились в транспортные речные суда слабой однолетней либо крепкой многолетней постройки.

С продвижением русских на восток термин «будара» распространился по водоёмам обширной территории от Балтийского до Аральского моря, а в форме «байдара» — вплоть до Чукотки, Камчатки и Русской Америки, где применялся ко многим, часто непохожим на западные будары судам.

Уменьшительное «бударка» (иногда «буйдарка» или «байдарка») относилось к лодкам, показывая этим их лёгкость, ходкость и малые по отношению к тяжёлым и неуклюжим транспортным бударам размеры. Следует отметить, что уральские казаки, в отличие от донских, не знавшие на своей реке таких судов, собственные лодки-однодеревки, которые следовало бы по их размерам называть бударками, чаще всего величали уважительно «бударами»; поэтому далее в основном будет употребляться именно такой вариант термина.

Когда и откуда появились будары на реке Яик, теперешнем Урале?

Судя по всему, уральская будара как дальнейшее развитие лодки-однодеревки, её высшая непревзойдённая разновидность, появилась на свет от слияния традиций северорусского мелкого судостроения с местными, которые были некогда привнесены из Поволжья<sup>40</sup>. Яицкое войско, малочисленное, отрезанное от России

---

<sup>40</sup> А. Б. Карпов высказывает предположение о северном происхождении яицких казаков: «...я считаю нужным заметить здесь только то, что не только Гугня, но и последующие, переселившиеся на Яик,

заволжскими степями, наполненными воинственными кочевыми ордами, долгое время существовало изолированно, что сказалось и на судостроении: здешние бударки сильно отличались от бударок соседней Волги, образовав особый, неповторимый лодочный тип, о котором в конце 60-х гг. XVIII века упоминает П. С. Паллас<sup>41</sup>. В XIX веке В. И. Даль, бывший морской офицер, посетив Уральск, не мог не обратить внимание на столь необычные лодки: «Уральская казачья бударка отличается легкостью и чистотой отделки»<sup>42</sup>.

В XIX — начале XX вв. известны следующие её разновидности: морская, войсковая, неводная, плавная или плавённая, подбегная, рыбница. Далее речь пойдёт о плавённых бударах, самых лёгких, красивых и ходких, тех, что использовались на войсковых рыболовствах — «плавнях», производившихся дважды в году по реке Урал с участием множества будар.

Как и волжская бударка — «трубчатка», уральская делалась из выдолбленного ствола вербы или осокоря. Ещё во второй половине XVIII века казаки строили свои лодки из имевшегося в их распоряжении леса, но уже в первой четверти XIX века, ввиду оскудения его на земле войска, стали использовать привозные «трубы». Последние заготавливались большей частью на Вятке, откуда сплавливались на плотках по Каме и Волге до Самары, а дальше везлись посуху в Уральск<sup>43</sup>. Был и другой путь — через

---

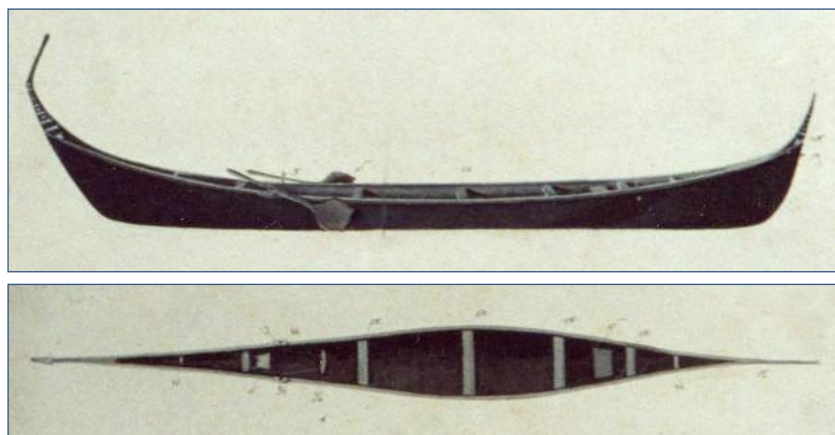
казаки были не донцы, а жители северных русских областей, те же ушкуйники, называвшиеся при царе Иване Грозном волжскими казаками». (*Карпов А. Б.* Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550—1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 45.) Гугня в преданиях казаков — первый казачий атаман на Яике.

<sup>41</sup> «Казаки сидят порознь в лодках, будары называемых, сами гребут и сетями управляют. Такие лодки обыкновенно делают из стволов чёрного и белого тополевого дерева, потому что при Яике едва можно сыскать другое дерево надлежащей толщины». (*Паллас П. С.* Путешествие по разным провинциям Российской империи. Избранные главы. — Уральск : Издательство «Оптима», 2006. — С. 47.)

<sup>42</sup> *Даль В. И.* Толковый словарь : в 4 т. Т. 1. — М. : Русский язык, 1978—1980. — С. 135.

<sup>43</sup> *Левшин А. И.* Историческое и статистическое обозрение Уральских казаков. — СПб., 1823. — С. 46.

Оренбург, откуда их опять же на плотях вместе с прочим лесным товаром доставляли в столицу войска. Здесь заготовки покупались казаками и превращались, собственно, в будары. Процесс этот именовался «разводкой»<sup>44</sup>. Сюда входили подтёсывание бортов до минимально возможной толщины, чистовая обработка и проч.; в узком же смысле слова, «развести» будару означало придать ей необходимую ширину и зафиксировать распорками — бимсами. Хозяева лодок брались за дело сами либо обращались к специалистам, разводившим профессионально, за плату. В частности, этим славились казаки одного из форпостов по Уралу, который так и назывался — Бударинский (ныне пос. Бударино). Из их рук выходили подлинные шедевры народного судостроения.



*Рис. 4. Плавённая будара. 1896 г.*

Готовая будара своим видом производила неизгладимое впечатление: очень длинная, узкая, стремительных обводов, с обоюдоострыми высоко приподнятыми оконечностями совершенно другой, нежели у волжских бударок, формы. Она легко и быстро резала воду, в то же время отыгрывалась на волне, причём не только короткой и крутой уральской, но и в «морцах» (крупных озёрах) Черхале и Курхайском, и даже в прибрежье Северного Ка-

<sup>44</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : В 2 т. Т. 2. — Уральск, 1891. — С. 681.

спия. Узкое, тонкое наверху форштевень было красиво изогнуто. Борта, по-казачьи, «бока», выполнялись без набоев, имели развал — «косину»; в носу и корме ширина плавно сходила на нет впалыми скулами, завершаясь тонкими, всего-то около дюйма, водорезами, защищёнными от повреждений железными полосами — «водорезными полушинками». Нос именовался «кичка», наружный край борта обшивали «рейкой», выполнявшей функцию шлюпочного буртика. «Киргич» — это был бимс, их насчитывалось от трёх до пяти. Гребцы могли сидеть на киргичах, либо на съёмных сиденьях — «нашестах», упираясь ногами в «подножек», иначе «нужину». Бударные вёсла назывались «бабайками», всего было два или четыре парных гребных и одно рулевое. Гребное весло, по-уральски, «пашное», делалось без валька, с коротким веретеном (длинным в столпотворении осенней плавни не размахнуться, да и высота надводного борта была слишком незначительной), лопасть более всего походила на лопату, рукоятка именовалась «деткой».

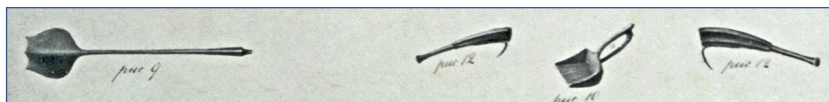
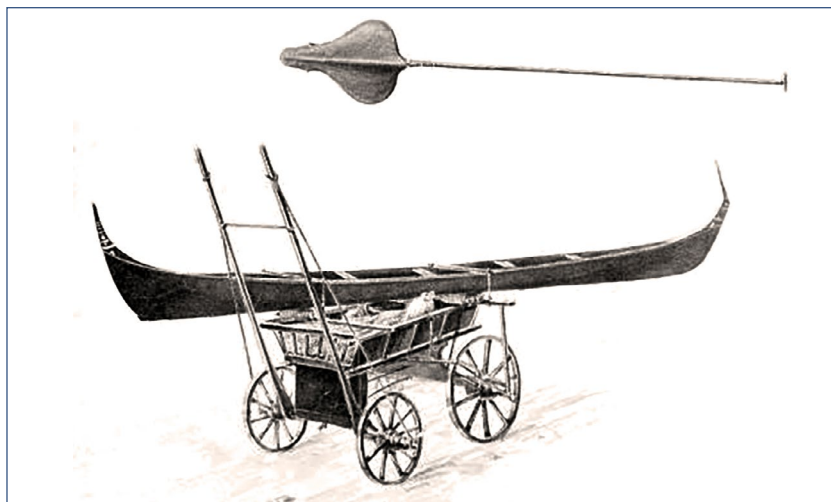


Рис. 5. Предметы снабжения плавённой будары: «пашное» весло, «абрашки»<sup>45</sup> и черпак — «тякуч». 1896 г.

Уключины («клюшны») имели вид деревянных колышков, позднее — железных штырей, к которым весло крепилось тонкой ременной снастью. Кожаная обшивка весла, предохранявшая его от перетирания в месте соприкосновения с «клюшной», называлась «путца». Весло рулевое, звавшееся «кормовым», было подлиннее, отличалось от «пашного» затыливой формой лопасти и наличием «мунички» — короткой поперечины на торце рукоятки, чтобы удобнее было править, отпираться, выдёргивать весло из воды и прибрежного ила, зацеплять сетную подбору; «муничкой» же «ботали», пугая рыбу и загоняя её в сети. В снабжении будары обязательно входил черпак для отлива воды — «тякуч».

<sup>45</sup> «Абрашка» — острый крюк на короткой рукояти с темляком для захвата в воде крупной рыбы.

В начале XX века плавённые будары имели следующие основные характеристики: длина 7,1–9,25 м, ширина 0,7–0,8 м, высота борта 0,44–0,53 м, вес 82–164 кг, осадка порожнем 4,4–13,2 см, грузоподъёмность 410–655 кг. После завершения постройки, чтобы лодка не гнила и не растрескивалась, её высмаливали изнутри и снаружи. Окрашивались будары в самые различные цвета по желанию хозяев; были чёрные, синие, голубые, зелёные, даже полосатые, а лодки плавённых депутатов и атаманская — белые. Подобно волжским бударкам, изготавливавшимся из тех же «труб», уральские были узки и малоостойчивы. Но, во-первых, шире не сделать, не позволят габариты исходного материала, а во-вторых (и это, может, самое главное), для такого лова, на такой реке, как Урал, и для такого сообщества, каким являлось Уральское казачье войско, нужна была именно такая лодка. Человек непривычный, пусть даже моряк, севший в узкую, низкобортную «душегубку», как шутя называли своего речного скакуна казаки, рисковал сразу же опрокинуться; для уральца же не было лодки лучше, чем эта.



*Рис. 6. Плавённая будара на повозке — «тагарке».  
Вверху — кормовое весло. 1896 г.*

Специалист по деревянному судостроению А. Боярский в последней четверти XIX века сообщает об уральских бударках следующее: «Для плавания на них нужно иметь большой навык, но

смелые казаки выезжают на них для рыбных промыслов в Каспийское море за 4 и более верст от берега»<sup>46</sup>.

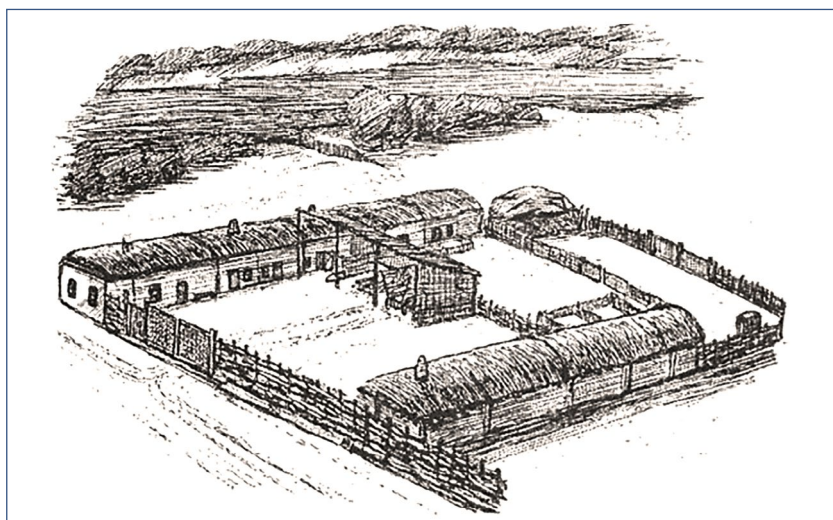
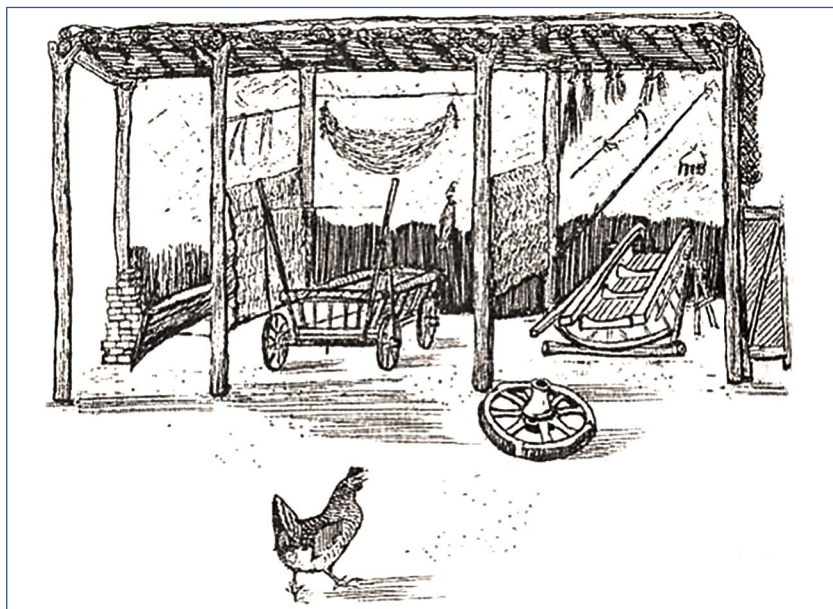
Справедливости ради необходимо сказать, что и казакам-бударщикам доводилось быть оплошными. Такие случаи описаны в «Неофициальном отделе» газеты «Уральские войсковые ведомости» и вот два из них: «Проживавший в Орловском форпосте, казак Григорий Истомина на канун 2-го мая, ночью отправился из Кулагинской крепости в дом водою на бударке, взяв с собою, нанятого им для рыболовства в Кулагине, малолетка Андрона Вьюркова; и, не доехав до половины пути к Орловскому форпосту по случаю сильного шторма, в бударке опрокинулся и утонул, а Вьюрков, успевший ухватиться за бударку, был снят казаком Чукалиным»<sup>47</sup>. Приводим и второе описание: «В Богатском форпосте, отставные казаки Иван Ганьшин и Ермолай Гарынин 7 мая поехали в бударке по Уралу ставить так называемые сомовики»<sup>48</sup>. Когда подъехали к избранному месту, Ганьшин, чтобы крепче вбить кол для прикрепления снасти, встал с бударки на ноги. Первый кол он вбил благополучно, затем взял в руки другой и хотел также, как и первый, руками с размаху воткнуть в дно. Но Урал в этом месте оказался глубже, кол не дошел до дна и Ганьшин вслед за колом моментально юркнул в воду, а бударка опрокинулась вверх дном. Но сидевший на веслах Гарынин, а также и Ганьшин, несмотря на несчастье, не растерялись: им, хотя и не без труда, удалось поймать бударку и ухватиться за неё. В таком положении их несло по течению Урала с полверсты. Ганьшин продрог и ему уже начали изменять силы; он лег грудью на корму будары, обхватив ее обеими руками; Гарынин же оказался физически крепче и сильнее своего товарища: он ухватился одной рукой за будару, а другой снял с уключины весло, сел верхом на будару и начал управлять ею. Добравшись, таким образом, до ближайшего дерева, они перевернули будару, вычерпали воду и поплыли на берег... Подобные несчастья у нас

---

<sup>46</sup> Боярский А. К. Очерк практического руководства к постройке гребных судов / Сост. А. Боярский. — СПб. : тип. Морск. мин-ва, 1886. — 114 с.

<sup>47</sup> Цит. по: Уральские войсковые ведомости. — № 23. — 1867 г. от 4-го июня. Отд. неофиц.

<sup>48</sup> Снасти для лова сомов.



*Рис. 7. Подворье уральского казака. Начало XX века. Поперёк двора расположен «подновес» (навес), в левом отделе которого в период между рыбными ловами хранилась плавённая бударка. Рис. А. П. Ялфимова*



не редки...»<sup>49</sup>. Хозяевами будар, как и участниками рыбных ловов, могли быть только лица казачьего сословия. Каждый владелец хранил будару в своём дворе под навесом, днищем кверху.

В назначенный к открытию плавни день записавшиеся для участия в ней казаки на верблюжьих арбах, конских дрогах и тагарках<sup>50</sup> привозили свои лодки со всех концов войсковой области в определённое место близ Урала.

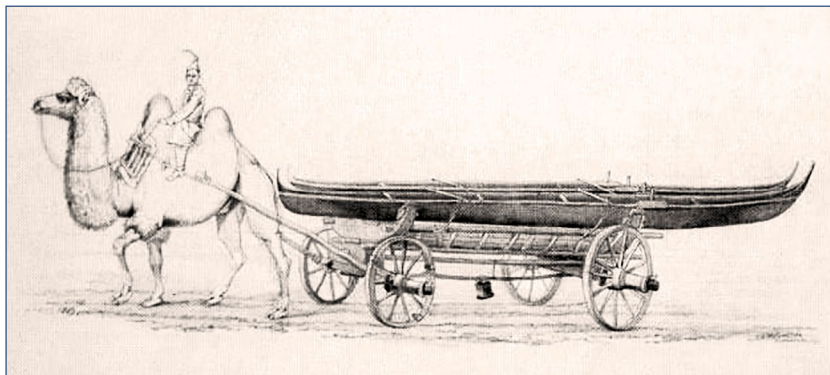


Рис. 8. Перевозка будар. 1867 г.<sup>51</sup>

Весенняя плавня, называемая еще севрюжьей, производившаяся от вскрытия реки до 25 мая — 1 июня, между Уральском и Гурьевом, велась спокойно, так как рыба шла во всю ширину разлившегося Урала и места хватало всем. Здесь каждая бударка работала сама по себе. Не то было на осенней, самой добычливой, но в то же время самой трудной и самой напряжённой плавне, длившейся с половины сентября по самый ледостав, начинаясь в 146 км ниже Уральска, от форпоста Каленый, и заканчиваясь в Гурьеве. Здесь уже было тесно, так как Урал «сидел в трубе» (меженном русле), а рыба осетровых пород скапливалась в «ятовях» — глубоких, удобных для зимовки местах.

<sup>49</sup> Цит. по: Уральские войсковые ведомости. — № 21. — 1871. Отд. неофиц.

<sup>50</sup> Тагарка — лёгкая двухосная повозка, применявшаяся уральскими казаками в XIX — первой половине XX века.

<sup>51</sup> Приводится по: *Савичев Н. Ф.* Уральская старина. Рассказы из виденного и слышанного. — Уральск : Оптима, 2006. — 468 с.



*Рис. 9. «В пути на плавенное рыболовство». Открытка начала XX века*



*Рис. 10. Перевозка будар. Фото конца XIX — начала XX века<sup>52</sup>*

У Каленовского «рубежа» ранним утром всё великое множество будар — бывало и по пять тысяч и более — ставилось перпендикулярно урезу воды в несколько рядов, занимая в длину по

<sup>52</sup> Приводится по: *Бородин Н. А. Уральские казаки и их рыболовства.* — СПб. : Издание «Вестника казачьих войск», 1901. — С. 12.

берегу до трёх вёрст. Всё, что происходило дальше, более напоминало гонку с элементами схватки. После краткого общего молебна звучал «удар» сигнальной пушки, и тут же все лодки даже не спускались, а мгновенно сбрасывались в Урал, причём иные вверх дном, но это не беда: снасти и весла привязаны, лодку быстро ставили на ровный киль и стремительно неслись к ятови, ибо тот, кто успевал в числе первых, тот и был с рыбой, одновременно показав свою ловецкую опытность, силу и удачу; у промешкавших залов бывал гораздо хуже, а то и вовсе ничего.



*Рис. 11. Плавня. Перед «ударом». Фото начала XX века<sup>53</sup>*

Огромное количество будар на столь малом участке неширокой, извилистой реки! Трудно себе представить, что здесь творилось, неопытному человеку нечего и соваться в этакую кучу малу; сами казаки иной раз получали серьёзные травмы. Случалось, лодки сталкивались, переворачивались, но для уральцев, прирождённых рыболовов, мастерски управлявшихся со своими судами и как рыбы плававших, пусть даже в холодной воде, это было нипочём.

---

<sup>53</sup> *Бородин Н. А.* Уральские казаки и их рыболовства. — СПб. : Издание «Вестника казачьих войск», 1901. — С. 13.

Впереди войска ровной шеренгой резали воду лодки плавённых депутатов с атаманской во главе. Их задачей было держать строй, не позволяя никому вырваться вперёд, несколько уравнивая этим шансы ловцов.

В каждой бударе было по два человека: «вёсельщик», иначе «гребельщик», работавший двумя пашными вёслами, и «кормельщик», чаще всего хозяин лодки и рыболовных снастей. Он правил и грёб кормовым веслом, он же замётывал и выбирал плавную сеть. Такая будара с одним грёбцом называлась «одинец». Иногда, ради большей ходкости, шли на дополнительные затраты, нанимая второго гребельщика; теперь это была уже «двойчатка». Работа грёбца, в особенности на осенней плавне, была одной из самых ломовых во всей хозяйственной деятельности войска. В вёсельщики обычно шли молодые, полные сил казаки, либо те, кто не имел средств снарядиться на лов самостоятельно. У каждой будары был свой «караактер», а потому, нанимаясь, грёбец сразу же её осматривал, и на глаз определив ходовые качества, договаривался о цене: «У-у-у, нет, за тридцать не пойду: будара понура, чижола. Давай сорок»<sup>54</sup>. Надо сказать, что «понурыми» именовались лодки с отвислым из-за прогнувшегося днища (от времени или неправильного хранения), носом, создававшим упор на ходу. Вообще же, будары были настолько ходки, что, по выражению уральцев, на них не плавали, а «скакали», как на конях, и нередко, особенно в честь приезда высокопоставленных особ, устраивали состязания в грёбле.

Команды «навались!» не употребляли. Вместо неё звучало короткое «бей!» На плавне, в атмосфере всеобщего нервного возбуждения и гонки за желанной добычей — «красной рыбой», за рыбацкой славой, вёсельщики в азарте нередко «загрёбались» до потери сознания; их полумёртвыми выносили на берег и отливали водой. На вёсла садился другой казак, а кормельщик знай покрикивает: «Левым табань, правым бей!» (это чтобы поворотить влево) или «Бей прямо!»; с тем и мечет плавную сеть — «ярыгу», а как только опытной рукою «наслушает» в ней рыбу — тянет на борт. Показавшуюся из воды белугу, осетра, севрюгу или шипа «подбагривали абрашкой», затем «учакошивали по варке», то

---

<sup>54</sup> *Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : В 4 т. Т. 3. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002. — С. 316.

есть глушили ударом в голову специальной короткой палицей — «чакошкой» и переваливали в лодку. На осенней плавне бударки работали всегда «связкой» — одну ярыгу тянули вниз по течению двумя лодками.

По словам Н. Я. Данилевского, «прежде, как видно из инструкции на это рыболовство в 1816 году, дозволялось казакам иметь в весельщиках киргиз и вообще иногородних, с платою лишь с каждого по 10 р. асс. в войсковую сумму, для разделения между чиновниками, не могущими, по обязанностям своей службы, участвовать в плавне. Но впоследствии принятие иногородних в весельщики было запрещено для простых казаков, а допущено лишь для одних чиновников, в уважение необыкновенной трудности работы в вёслах на этом рыболовстве»<sup>55</sup>.

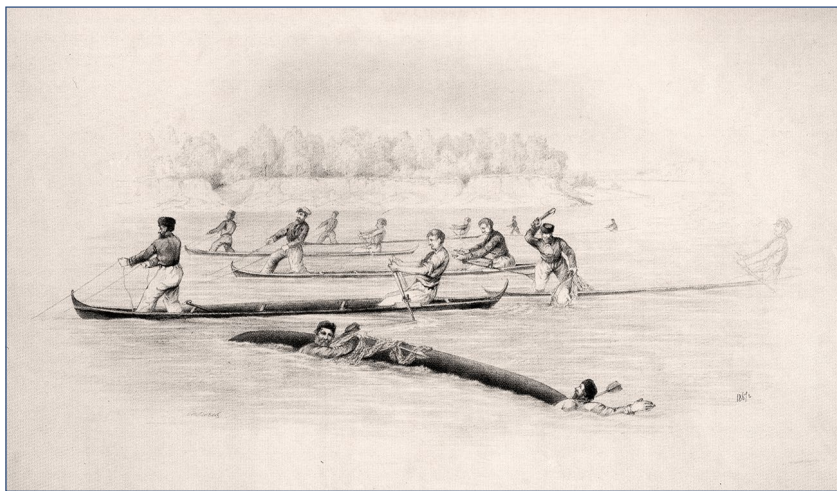


Рис. 12. Осенняя плавня. 1867 г.<sup>56</sup>

«Сотни лет, — пишет исследователь казачьих промыслов Н. А. Бородин, — описанным порядком производилось на Урале осеннее плавённое рыболовство, доставляя Уральцам главные

<sup>55</sup> Данилевский Н. Я. Описание уральского рыболовства. Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. 3. — СПб., 1860. — С. 58.

<sup>56</sup> Приводится по: Савичев Н. Ф. Уральская старина. Рассказы из виденного и слышанного. — Уральск : Оптима, 2006. — 468 с.

средства к существованию и несению военно-денежной повинности, а вместе с тем давая возможность путем соревнования, развивать физические силы, ловкость, проворство и неутомимость — качества, так необходимые для хорошего воина»<sup>57</sup>.



Рис. 13. Гурьев. Весенняя плавня. Фото 1868 г.

«Расплавав» ятовь (а это по 20—40 вёрст в день), у нижнего рубежа, обозначенного поставленной на берегу кибиткой плавённого атамана и контролируемого депутатскими бударами, казаки прекращали лов и направлялись к стану. Там их поджидали разбитые заранее прибывшими обозниками «кошары», а также приехавшие из российских губерний скупщики рыбы. Готовится «щерба» (уха из осетрины), первая партия икры уже пробита через «грохот» и, в чашках, а то прямо в вёдрах, стоит, ожидая едоков посреди артельного «стола», — постеленного прямо на земле рядна. Плавёшники вольно располагались у своих костров, пили, пели и плясали допоздна — это был их казачий праздник на берегу реки-кормилицы, после исполненной на пределе сил работы «с удара», в преддверии не меньших, но радовавших сердце казака трудов.

После днёвки, используемой для починки сетей, торга, разделки рыбы и приготовления икры, на утро третьего дня всё на-

---

<sup>57</sup> Бородин Н. А. Уральские казаки и их рыболовства. — СПб. : Издание «Вестника казачьих войск», 1901. — С. 19.



*Рис. 14. На фото изображена примерная осенняя плавня в двух верстах ниже Уральска близ Ханской рожи в присутствии наследника Цесаревича Николая Александровича, август 1891 г.*

чиналось сначала: плавленное войско, «разбивая» одну ятовь за другой, скатывалось Уралом всё дальше и дальше к самому Каспийскому морю, а параллельно ему, берегом, срезая излучины, двигался громадный обоз, состоявший из повозок самих казаков,



*Рис. 15. Осенняя плавня (р. Урал «сидит в трубе». — Прим. авт.). Конец XIX века. Фото Поля Лаббе.*



*Рис. 16. Бударки (во время плавни на днёвке. — Прим. авт.). XIX века.  
Фото Поля Лаббе*

российских перекупщиков, продавцов всякой всячины, виноторговцев, а ещё в первой половине XIX века — и «плавного караула» (вооружённой казачьей охраны против разбойных нападений соседей-кочевников).

Подобно верному коню, шедшему за хозяином куда угодно — вброд и вплавь на речных «перелазах», на морской лёд и в бой, где только не использовались будары, как в мирной, так и в военной деятельности казаков!



*Рис. 17. Гурьев. Плавня на Урале*





*Рис. 18. Гурьев. После плавни на Урале*

В Хивинском походе зимой 1839–1840 гг., в котором участвовали и уральцы, на повозках везли четыре будары — для разведки и охраны при форсировании водных преград. Бударам не довелось больше коснуться днищем речной воды: сначала в них транспортировали обмороженных и больных, а когда стало ясно, что не вовремя начатая экспедиция провалилась, изрубили на дрова. Бывало, вёснами, не в меру разлившийся Урал топил прибрежные селения — форпосты, а то и саму войсковую столицу; и тогда ездили на бударах по улицам, как на лошадях, с их же помощью загоняли к ночи в «кутухи» расплававшихся хозяйских гусей и уток, возили сено домашнему скоту, переживавшему наводнение вместе с людьми на плотках, доставляли из посёлка в посёлок казённую почту.

Улицы города Уральска, немощёные даже в первые десятилетия XX века, полноводной весной либо в слишком дождливую осень представляли собой настоящий потоп из воды и грязи. Так, по весне 1914 г. через одну из центральных улиц действовала лодочная переправа, и здесь же можно было видеть такую картину: казак едет на лошади, запряжённой вместо повозки в нагружённую будару. Даже веселясь по праздникам, уралец не забывал свою верную лодку. Масленичные «поезда» с ряжеными включали в себя и влекомые лошадьми будары. Сидевшие в них хмельные казаки гребли вёслами по снегу, замётывали ярыги и невода, в которые, исполняя роль осетров, «попадались» не менее их выпившие сотоварищи.

В бударах ездили охотиться на водоплавающую дичь; это под Гурьевом в дельте Урала, а то и в самое море, либо к занесённому песком, заросшему камышами устью Эмбы.

На бударах и воевали: ещё в первой половине XIX века казаки выслеживали в «чернях», густых камышовых зарослях, на прибрежном мелководье Северного Каспия, морских разбойников — людокрадов; туркмен и киргиз-кайсаков, нападавших в своих лодках на астраханских и гурьевских рыбаков.

Самое же кровавое дело с участием будар произошло летом 1919 г. Надеясь освободить захваченную красными столицу войска, уральские казаки скрытно сосредоточили в густом тальнике на правом берегу притока Урала, реки Чаган, множество будар, свезённых из близлежащих посёлков. Ранним утром спустили лодки на воду и погребли к левому, городскому берегу. Но разведка красных сработала как надо, и переправлявшиеся угодили под сильнейший ружейно-пулемётный и артиллерийский огонь; вниз по течению поплыло множество истрелянных будар, пустых и с мёртвыми казаками — их в тот день погибло несколько сотен.

Как ни были хороши для казаков и любимы ими грациозные ходкие будары-однодеревки, но с первых лет XX века они начали переводиться, уступая место лодкам другого типа. Вот что пишет по этому поводу казачий офицер И. Хорошхин: «В настоящее время стали появляться бударки, сделанные из тонких досок; хотя они не имеют такой прочности, устойчивости и легкости на ходу, но благодаря дешевизне постепенно начинают входить в употребление между казаками. Стоимость долбленной будары 50—70 руб., а дощатой 10—15 руб.»<sup>58</sup>.

Отметим, что старые казаки не соглашались считать новоманерные лодки бударами и презрительно называли их «дощаниками».

На Урале будары спускались на воду только во время осенней и весенней плавни, а между ними всё лето реку не бороздила ни одна лодка, за исключением паромов на перевозах против важнейших

---

<sup>58</sup> *Хорошхин И. П.* Краткое описание рыболовства Уральского казачьего войска : Сост. по поручению наказ. атамана Урал. казачьего войска полк. И. Хорошхин / Урал. казачье войско. Междунар. выст. рыболовства и рыбоводства в С.-Петербурге. 1902. — СПб : типо-лит. К. Л. Пентковского, 1902. — С. 7.



Рис. 19. Казаки с неводом у г. Уральска. Рядом — дощатая будара<sup>59</sup>

казачьих селений. Дело в том, что после перенесения в 1752 г. учуга из дельты Яика близ Гурьева в Яицкий Городок, теперешний Уральск, река ниже его вплоть до моря стала рассматриваться казаками в качестве огромного естественного садка для нагула и размножения осетровых — основного источника пропитания и благосостояния войска. Поэтому всякое судоходство в период между плавнями, чтобы не пугать рыбу, здесь строго воспрещалось. На Урале можно было видеть лишь редкие будары ревизоров, тогдашней рыбоохраны, а все остальные казачьи будары по возвращении с плавни на своё подворье, как сообщает В. И. Даль, опечатывались.

Чем же завершилась история настоящих будар, однодеревых долблёнок, тех, что участвовали в уникальном, нигде больше не имевшем места рыболовстве; чьи достоинства и недостатки были обусловлены именно особенностями этого рыболовства, а внешний вид, своеобразный и неповторимый, сохранился до самого конца, — что случилось с ними?

---

<sup>59</sup> Приводится по: *Данилевский К. В., Рудницкий Е. В.* Урало-Каспийский край: (Уральская губерния и бывшие — земля Уральского казачьего войска и Уральская область): Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. — Уральск: Губоно, 1927. — 232 с.

В первые десятилетия XX века их делали всё в меньшем количестве, а после гибели Уральского казачьего войска в Гражданской войне и вовсе перестали. Советская власть отлучила уцелевших казаков от родной реки, запретила ловить рыбу. Будары конфи-ковались или просто уничтожались. Впоследствии, когда волна репрессий несколько спала, сохранившиеся лодки ещё какое-то время использовали до полного износа. Однако массовые плавённые ловы канули в прошлое. Будары с их узкой специализацией оказались не нужны и больше не строились.

В наши дни всё среднее и нижнее течение Урала принадлежит Казахстану, а бывшая земля Уральского казачьего войска разделена между Западно-Казахстанской и Атырауской областями (незначительный участок отошел к Оренбургской области России). Русскоязычное население год от года сокращается. Теперь на Урале всё реже слышится слово «лодка» и всё чаще — «каюк», а уж про будары мало кто и помнит. И единственный сохранившийся образец лодки-бударки находится в фондах Российского этнографического музея в Санкт-Петербурге.

### Каюк

Термин «каюк» заимствован русскими из тюркских языков, где он обозначает лодку или судно, часто в очень широком смысле.

Множество судов и лодок, именуемых каюками, нередко сильно отличавшихся друг от друга, плавало по российским рекам, но более всего это название употреблялось в южной части страны.

Казачьи каюки (у донцов, терцев, уральцев, кубанцев) были близки к древним прототипам и представляли собой долблёные лодки-однодеревки. У донских казаков они известны не позднее второй половины XVI века, о чём свидетельствует письмо к Иоанну IV от направленного им в Константинополь в 1570 г. посла Новосильцева<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> «Как пришли мы на Донец первого апреля, я велел делать суда, на которых нам идти водяным путем к Азову, и за этими судами жили мы на Донце неделю; а у Мишки Черкашенина, у атаманов и козаков не у всех были суда готовые старые на Донце, и они делали себе каюки». (Цит. по: *Соловьёв С. М. Сочинения* : в 18 кн. Кн. 3. История России с древнейших времен. — М. : Мысль, 1989. — С. 672.)

О каюках уральских казаков известно очень мало: судя по всему, они были не в большом ходу и представляли собой, в отличие от плавённых будар, лодки более простой и грубой постройки, предназначавшиеся для повседневного употребления. Поскольку Урал рассматривался казаками главным образом как огромная рыбная житница, ни о каком судоходстве, пусть даже на лодках-каюках, по всей наиболее уловистой части реки (от Уральска до Гурьева) не могло быть и речи. Не возбранялось плавание выше учуга, а ниже его — лишь в местах немногочисленных переправ, да и то с ограничениями. Как следствие, на Урале развивался и совершенствовался один только лодочный тип — плавённая будара, а все остальные были отодвинуты на второй и третий план.

Путешественники, не видя в этих лодках ничего необыкновенного, отличного от лодок прочих российских рек, их не описывали; поэтому и памяти о каюках почти не осталось. Вот то небольшое, что удалось разыскать. В словаре Н. Малечи о каюке читаем следующее: 1) «Плоскодонная лодка для перевозки через Урал; она иной формы (тупоносая), чем будара, и значительно больше ее»; 2) «Выдолбили каюк, а он на солнышке потрескался. Янв»<sup>61</sup> (п. Январцев, выше Уральска, где плавание лодок разрешалось. — *Авт.*).

## Кулас

Первоначально так именовали лодки-однодеревки персидского происхождения, в дальнейшем распространившиеся среди других народов, обитавших по берегам Каспийского моря и впадающих в него рек.

Куласы, употреблявшиеся в пределах России, строились различных размеров и конструкции и подразделялись на долблёнки-однодеревки и дощаники, а также на речные и прибрежные морские.

Известны куласы и у казаков-уральцев, но судя по тому, что о них нет упоминаний в краеведческой литературе, широкого рас-

---

<sup>61</sup> *Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : В 4 т. Т. 2. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002. — С. 181.

пространения они не получили. Всё, что удалось узнать о кулаках реки Урал, почерпнуто из словаря Н. Малечи: в XIX—XX вв. это были небольшие лодки, применявшиеся как для разездов, так и в неводном лове<sup>62</sup>.

### Лодка-дощаник

После Гражданской войны, с прекращением весенних и осенних плавённых ловов, производившихся всем Уральским казачьим войском, на смену однодеревым и дощатым бударкам пришли лодки-дощаники более широкие, тяжёлые и менее ходкие, но в то же время более пригодные для различного применения: рыбалки, поездок, хозяйственных надобностей. Их нередко по инерции называли бударками, но чаще просто лодками. Строились они и строятся до сих пор, в зависимости от назначения, разной величины; длиной от 4 до 10 м. Дно плоское, седловатое; борта прямые, развалистые, согласно днищу также седловатые. У малых и средних лодок бортовая обшивка из двух досок «внакрой», у больших досок соответственно больше. Изнутри борта подкреплены шпангоутами, состоящими каждый из трёх штук дерева; двух бортовых и одной днищевой.

Форштевень треугольного сечения, прямой с наклоном, может находиться как снаружи, так и изнутри обшивки: в последнем случае перекрывается «внахлёт» бортовыми досками. Нос обит тонкой полосой металла или жстью; транец узкий, расширяющийся кверху, стоит прямо. У малых лодок в центре, у более крупных ещё в носу и корме, от одного до трёх бимсов — распорок. Некоторые лодки (в основном небольшие) для повышения остойчивости «разведены» до такой степени, что в районе миделя, там, где находится бимс, борта имеют заметный излом. У лодок большего размера, более длинных, этого обычно не наблюдается; у них обводы более плавные. У всех лодок по оконечностям сиденья вроде запалубков, перед средним бимсом скамья для гребца, ближе к корме может находиться ещё одна. Вёсел обычно два, при необходимости четыре; парных распашных с лопатообразными продолговатыми лопастями; веретёна их ближе к рукояти могут иметь плав-

---

<sup>62</sup> Там же. С. 309.

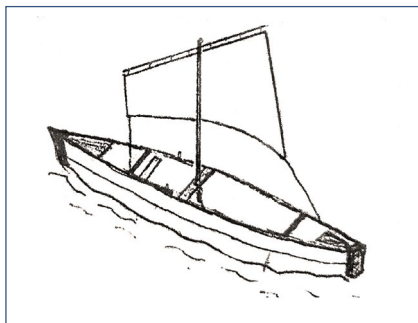


*Рис. 20. Лодка-дошаник. Уральск.  
Рис. С. Курноскина по фото 1960-х гг.*



*Рис. 21. Лодки-дошаники на р. Урал, г. Уральск.  
Фото начала XXI века*

ные утолщения, выполняющие функции вальков. Уключина постоянно висит на весле, так как её поперечная ось проходит через просверленное в веретене отверстие. Кроме того, часто имеется весло кормовое, которым правят и подгребают; навесного руля нет. Основной движитель — вёсла. Парус, люгерный «балансир», применялся редко, а в 1960-х гг. о нём и вовсе забыли: Урал слишком



*Рис. 22. Лодка-дощаник бакенщика из пос. Коловертное. Рис. Н. Чапурина*

узок, извилист, лодки же совершенно плоскодонные, и при боковом ветре могли ходить лишь накренившись, когда углубляющаяся в воду скула начинала оказывать сопротивление дрейфу. На таких малых дощаниках ещё лет двадцать назад браконьерили по ночам — ловили белугу, севрюгу, осетра плавной и крючной снастью. Годятся они и для ставного лова при небольших сетных порядках. Лодки более крупные употреблялись в качестве неводников. Известен и промежуточный тип; длиной с неводник или чуть менее, но уже и низкобортнее, применявшийся для сетного ставного лова и домашних надобностей.

Ещё в 60–70-х гг. XX века лодки-дощаники содержались на всех пристанях, переправах, речных судах, у бакенщиков. Лодка бакенщика из пос. Коловертное (129 км ниже г. Уральска), построенная им самим, длиной 6 м, шириной 0,9 м, на два весла плюс одно рулевое<sup>63</sup>.

В хозяйстве лодки применяли для поездок через Урал на сенокосные пойменные луга Бухарской стороны. Иногда два дощаника, скреплённых борт о борт посредством жердей, с наложенным поверх плетнём, использовали для перевозки тяжёлых грузов: стогов сена, домашнего скота и проч. Один из авторов, чьё детство пришлось на 60–70-е гг. прошлого века, помнит такие лодки во множестве на Урале. Немало их было и по боковым рекам — Рубежке, Чагану, Деркулу, Барбашовой; на изолированных

<sup>63</sup> См.: Чапурин Н. Под парусом на Урале // Казачьи ведомости. — Ноябрь-декабрь 2009. — № 5.



в степях Узеньях, на древнем оттоке Кушум; по степным озёрам, ильменям и уральским старицам. Нам, никогда не видевшим будар настоящих, эти сидящие как птицы на воде, остроносые седловатые плоскодонки казались очень хороши и удобны. Да, в общем, так оно и было: времена длинных и узких бударок, требовавших высокого мастерства в управлении, прошли, и стали нужны лодки более грубые, выносливые — такие, что от ледохода до ледостава не вынимались из воды, разве чуть подвытаскивались на заплёсок, чтобы можно было привязать носовую цепь за береговой «мертвяк» или дерево.



*Рис. 23. Постановка сети с лодки-дощаника на р. Урал ниже г. Уральска.  
Фото начала XXI века*

Речники наши на каждом пароходе, а позднее — теплоходе, даже при наличии штатной спасательной шлюпки, всегда старались иметь ещё и такой дощаник. Строили их как частным порядком, так и в деревообделочных цехах судоремонтно-судоостроительного завода имени Чапаева в Учужном затоне г. Уральска (там, где некогда Урал перегораживался учугом), а также в Гурьевском речном порту.

Тяжёлой, глубоко сидящей полногрудой шлюпке трудно выгresti против течения Урала, поэтому лёгкая и ходкая лодка для разездов, легальной рыбалки, а тем более ночных браконьерских походов была просто незаменима.

Лодки, предназначенные для выполнения такого рода задач, изготавливались очень тщательно и красиво. Стыки обшивочных досок конопатились просмоленными прядями пенькового троса, смолились и залащивались, после чего следовала окраска изнутри и снаружи, причём одним из любимых цветов был зелёный.

На коротких переходах суда водили свои лодки под бортом, и никогда — за кормой; Урал — река быстрая, извилистая, а со второй половины лета мелеющая, поэтому отработки задним ходом здесь постоянное явление. И вот лодка, соединённая с теплоходом или кормой толкаемой им баржи тросом, привязанным за серьгу рым-болта в нижней части форштевня, задрав над бурным острым носом и просадив корму, летит под боком у своего судна, повторяя вместе с ним все изгибы фарватера. (Зрелище это всегда брало за душу любого уральца!) В длительных рейсах её поднимали шлюпбалкой на машинный кап или ставили вверх дном на буксирные арки. Под мотором она не ходок — слишком узка корма.

Описанные выше лодки — цвет мелкого уральского судостроения. Там, где не было искусных рук, либо не требовались лёгкий ход и удобство в управлении, лодки делали грубо, их не красили, а только смолили. Бывало, за неимением смолы использовали гудрон, который потом, при разбухании дерева, отваливался целыми пластами.

Форштевень или перехлёстнутые перед ним доски обшивки часто обивали кровельной жстью, ею же иной раз подшивали днище. Крепежом служили обычные стальные плотницкие гвозди, острия которых, прошедшие насквозь, загибались и забивались в доски обшивки изнутри.

Многие уральцы ещё помнят, как в жаркие дни загорелые пристанские мальчишки на лодках, подобных описанным выше, за 10 копеек перевозили отдыхающих через Урал, с переполненного городского пляжа на пески Бухарской стороны.

Хорошие, ходкие, качественно изготовленные лодки ещё в начале 1990-х гг. строились в Чапаевском затоне г. Уральска. Не то один, не то два мастера тогда были живы и способны работать. Делали уже не в ремонтно-эксплуатационной базе пароходства, а у себя на дому, по частным заказам.

К началу XXI века никого из них не осталось. Деревянных лодок на Урале теперь мало; качество постройки, ход на вёслах, внешний вид — уже далеко не те, что были в прошлом веке.

Приведём описание постройки лодки-дошаника со слов помощника командира земснаряда Евгения Луконькина. Строитель — командир земснаряда Алексей Куркин изготовил немало таких лодок. Стапелем служила палуба 600-тонной баржи в Чапаевском затоне, дело было летом 2017 г. Лодки строились для организации «Водные пути» (бывший техучасток), для Уральского речного пароходства и по заказу любого желающего. В «Водных путях» каждое судно, будь то путевой теплоход, земснаряд или карчекран, имело такую лодку. Длина лодок не более четырёх метров. Строились они из любой доступной древесины, с толщиной досок около 20 мм, шириной 20–30 см. Набор состоял из двух шпангоутов, каждый из трех футоксов — днищевого (флорного) и двух бортовых, причём последние ставились на флор по его оконечностям с определённым развалом.

Бортовая обшивка делалась в три доски внакрой. Планширя не было. В качестве буртика по кромке верхней доски снаружи пускалась рейка. Форштень прямой наклонный, несколько расширяющийся кверху. Для Уральского речного пароходства и «Водных путей» он делался более мощным, чем для обывательских лодок. Транец узкий, от самого днища несколько расширяющийся кверху, стоял прямо и делался из одной доски. Днищевые доски имели между стыками зазор под конопатку.

На завершающей стадии постройки в районе миделя устанавливалась распорка (бимс), после чего лодка приобретала окончательную форму, появлялась седловатость бортов и днища. Затем ставились три скамьи (банки), носовая и кормовая в виде небольших закроев, а также гребная, расположенная в нос от миделя (см. рис. 20, 21, 23).

Крепезом, как для набора, так и для обшивки, служили обычные строительные гвозди, концы которых загибались.

Верхние доски обшивки в носу стягивались между собой болтом. Стыки конопатились просмоленной пенькой, либо пенькой сантехнической, иногда пропитывавшейся краской.

После окончания постройки лодка затапливалась на одни сутки. Затем её отчерпывали, вытаскивали на баржу и заливали водой. Как только течь по стыкам прекращалась, лодка была готова к работе и оставалась сухой всю навигацию. Такие лодки не смолились, их красили обычно в серый или коричневый цвет (какая краска была на складе, такую и применяли). Вёсел было два, парных, с продолговатыми лопатообразными лопастями. Срок службы пароходских и путевских лодок — от двух до пяти навигаций, смотря как эксплуатировали. В заключение скажем, что такую лодку-дошаник, именно для таких условий работы, каковы они, в особенности, у путейцев, алюминиевая или пластиковая лодка заменить не может — по прочности корпуса, ходкости на вёслах, ремонтпригодности, да и по цене.

## Струг

О времени появления речных стругов у яицких казаков точных сведений нет. По всей видимости, мелкие казачьи общины, обосновавшиеся на Яике, изначально использовали небольшие лодки. В дальнейшем (во второй половине XVI века), с увеличением активности казаков, чьим основным промыслом стали грабительские набеги, потребовались более крупные речные суда — струги.

Судя по всему, применение стругов на Яике — Урале ограничивается серединой XVIII века. После того как в 1752 г. гурьевский учуг был передан Яицкому войску, казаки разобрали его, чтобы открыть красной рыбе, главному объекту своих промыслов, свободный путь в родную реку; новый учуг был поставлен в Яицком городке, теперешнем Уральске. С тех пор, вплоть до гибели войска в Гражданской войне, казаки считали Урал на всём его протяжении от Уральска до Гурьева исключительно местом проведения общевойсковых сезонных рыбных ловов, поэтому ниже учуга и до самого Гурьева никакого судоходства не производилось. Оттого

и стругов не стало, лишь память о них сохранилась в преданиях и песнях казаков.

Казачий речной струг, как и морской, ведёт своё происхождение от челна. Основой его была выдолбленная колода («труба») с бортами из нескольких рядов досок (набоев), пришитых внакрой. От набойного челна такой струг отличался большими размерами и грузоподъёмностью, а от струга морского — меньшей осадкой и высотой надводного борта, более слабым набором и скреплением.

Основным двигателем у всех трёх упомянутых выше типов судов были вёсла, паруса применялись реже.

Морские струги для лучшей остойчивости имели мачты ниже, чем у речных, и соответственно меньшие паруса. Речные, не испытывавшие на себе натиск волн и ветров штормового Каспия, снабжались более высоким рангоутом с парусом, превосходившим по площади ветрила морских стругов чуть ли не вдвое. Такой парус помогал казакам верховых городков быстрее сплывать к устьям Яика, откуда начинались их морские походы, а по окончании последних способствовал нагружённому добычей стругу, поднимавшемуся с моря, развивать хорошую по тем временам скорость (если был попутный ветер), позволяя отдохнуть гребцам, которых всегда возвращалось меньше, чем уходило, да и среди уцелевших много было раненых и покалеченных. Казаки обыкновенно возвращались из походов осенью — зимовать в своих городках по Яику.

Провести тяжёлый, глубоко сидящий морской струг вверх по реке несколько сотен вёрст чаще всего было не по силам уставшему и поредевшему в боях экипажу. Хотя по осени и нет такого течения, как весной, но Яик-то «в трубе», поэтому плыть надо, следуя всем его извилинам. Судовой ход в меженный период пролегает стрежнем, но грести против течения день за днём крайне утомительно; тиховоды же в основном у песков — а там в это время слишком мелко, не пройти. Поэтому казаки оставляли свои морские суда на островах и в дельте Яика под охраной зимовавших там сотоварищей. Сами же пересаживались на струги речные, мелко-сидящие и лёгкие, которые при надобности можно было провести бечевой, а где для сокращения пути и перетащить посуху.

На Яике — Урале вёсла всегда применялись более, чем парус. Река извилистая, прямые плёсы встречаются нечасто. Только рас-

пусти паруса — вот уже и поворот, а за ним ветер боковой или вовсе встречный. А то высокие яры да лес на берегу заслоняют собой русло, и тогда случается, что в степи свежак чуть не сшибает с ног, на воде же — ни рябинки. Но бывает и другое. Вот идёт судно при ровном ветре, как вдруг из оврага — росоши в яру, или из прогала среди прибрежного леса вырывается сильнейший вихрь, растерзывает парус, ломает мачту, да и судно может опрокинуть. Тут глаз да глаз — это не в море, где приближение «полосы» (так у казаков назывался шквал) заметно издалека.

Случаются на Урале и штормовые ветры, дующие несколько дней сряду. Тогда по реке идёт высокая крутая волна с пенными гребнями, в лесу вырывает с корнями столетние дубы, обрушиваются вместе с десятками деревьев подмытые взбунтовавшейся водой яры. А там, где близко подходит степь, несутся над волнами, как снаряды, огромные шары перекаати-поля; несутся, и запнувшись о шипящий гребень, падают и плывут, чуть виднеясь из волн. Течение влечёт сорванные деревья, кусты, пучки камыша, а в воздухе летают обломанные ветви, листва и каржиные<sup>64</sup> гнёзда. В такую погоду на ногах не устоишь — сдует, против ветра не открыть глаз — иссечёт как плетью. На теплоходе-то в наши дни идти опасно: в крутом повороте или в перекаате может порывом кинуть на мель либо в яр, а плывущее дерево, угодив в турбину, оставит без хода. На гребном же судне плыть вовсе невозможно, да и любая хорошая карча, пробив тонкий дощатый борт, способна запросто отправить ко дну. Поэтому казаки вытаскивали свои струги на песок, а сами, прячась в них и за ними, пережидали бурю.

Совсем другое дело по весне в половодье — вот тут благодать для идущих к морю, в поход «за зипунами». Не только низменный, но и высокий берег скрылся под водой. Разлив до горизонта, и флотилия стругов режет мелкую волну, распуская форштевнями усы белой пены, летит под парусами вниз прямую — над песками, над ярами, над затопленной степью, минуя колки торчащего из воды леса, гривы, поросшие тюльпанами, одинокий, как остров среди моря, курган, где на покосившейся «каменной бабе» сидит орёл, наблюдая за плывущими, будто предвидит их судьбы...

---

<sup>64</sup> «Карга» — ворона (в говоре уральских казаков).

Если же вдруг задувал низовой ветер, паруса убирались, мачта с реем укладывались вдоль судна по центру, казаки выходили на основное русло и там, лишь правя рулевым веслом, да в опасных местах помогая вёслами гребными, неслись вместе со стрежнем — к добыче, славе, гульбе. А многие — к смерти, либо, что ещё хуже, к вековечной до конца дней своих неволе...

Что-либо более конкретное о стругах именно реки Яика за неимением сведений сказать невозможно. Скорее всего, они были такими же, как у волжских и донских казаков.

## Барка

Термин происходит от греческого слова *baris* — лодка, преобразовавшегося у итальянцев в *barka*. На Руси это слово вошло в употребление через венецианцев и генуэзцев, чьи города-колонии по берегам Чёрного и Азовского морей на протяжении нескольких столетий производили активную торговлю с внутренними районами страны.

Суда барочного типа применялись русскими с древних времён и технологически вели своё происхождение от плотов. С целью увеличения грузоподъёмности и лучшей защиты товаров от воздействия волн, по периметру плотов стали возводить борта из брёвен или плах (расколотых вдоль на две части стволов), потом для улучшения ходовых и маневренных качеств начали заострять оконечности и, наконец, строить корпус целиком из досок. Так родился тип древнейшего русского речного судна — грузовой струг: плоскодонный, широкий, с отвесными бортами, имевший целый ряд разновидностей, связанных с особенностями различных районов плавания (отметим, что ничего общего с казачьим стругом у него не было, кроме названия).

Термин «барка» по отношению к такого рода судам стал применяться русскими примерно с конца XIV века, широкое распространение получил в XVII веке, а уже во времена Петра I это название заменило старое «струг» почти повсеместно. Как и струги, барки разных рек имели некоторые отличия, назывались по району плавания или месту постройки. Были барки хоперские, медведицкие, воронежские, брянские и проч. Всех их объединял ряд признаков, присущих только судам барочной конструкции: плоское днище, отсутствие киля, отвесные бор-

та и штевни, одинаковая, чаще всего тупая, форма оконечностей, слабый, грубо сработанный корпус на поперечном наборе и абсолютная немореходность, т. е. способность к плаванию исключительно в спокойных речных водах. Барки широко распространились по России благодаря большой грузоподъёмности, незначительной осадке и простоте постройки, не требовавшей высокой квалификации.

Во времена, предшествовавшие появлению паровых буксиров, речные транспортные суда разделялись на два основных типа:

- 1) Ходовые, способные к плаванию как вниз, так и вверх; довольно крепкой конструкции и тщательной постройки, с хорошими обводами. Все они, как, например, волжская расшива, оснащались парусами и делались в расчёте на длительную эксплуатацию. В литературе по истории судостроения их именуют судами ладейной конструкции.
- 2) Сплавные, идущие только вниз, самосплавом, одну путину, разбираемые в пункте назначения на дрова или строительный лес. Это суда барочной конструкции или просто барки, строившиеся грубо, слабо скреплённые. Иногда они тоже несли паруса, особенно на таких реках, как Волга, Кама, Дон. Со временем часть барок стали использовать в течение нескольких навигаций (из-за нехватки строевого леса). После разгрузки они не разламывались, а отправлялись обратно против течения, в обязательном порядке оснащённые высокой мачтой. Через её вершину пропускалась основанная за корпус барки бечева, за которую судно тянули бурлаки. Если задувал попутный ветер, поднимали большой прямой парус, а бурлаки в это время отдыхали на барке.

Ещё одним способом движения при ходе вверх была якорная подача. Специальная гребная лодка — «завозня» — отвозила якорь далеко против течения, с барки деревянным воротом выбирали канат, подтягивая к нему судно, а в это время уже завозился следующий якорь. Способ, конечно же, утомительный, требующий много времени и рабочих рук, но другого в те времена не было.

При ходе вниз барка управлялась «потесями» — огромными, из цельного бревна рулевыми вёслами, навешенными с кормы и носа на железных штырях — «кочетах». Также применяли



«заносные» потеси сбоку — ими работали для улучшения поворотливости в крутых коленах.

Применялся и большой навесной руль — «кормило», сколоченный из нескольких брусьев; румпель назывался «губа».

Основным родом перевозимых барками грузов были массовые: строевой лес, дрова, уголь, соль, хлебный товар.

Вплоть до середины XIX века барки являлись самыми употребительными грузовыми судами на российских реках. Лишь во времена пароходов, когда появился новый судовой тип, баржа, с более острыми и плавными обводами, крепким корпусом, специально созданным для буксировки на тросе; барки, с их слабым набором и скреплением, тупыми формами, малопригодные к тяге буксиром (при скорости более 4–5 км/час против течения их просто «растаскивало»), начинают сдавать свои позиции. Применение барж значительно сократило время доставки товаров, увеличив тем самым грузооборот, и самосплав стал невыгоден. Ещё какое-то время барки строились в отдалённых районах, но в первой половине XX века постепенно исчезли и там.

На Урале барки нашли себе применение во второй половине XIX века для привоза различных товаров из Оренбурга в Уральск. Дальше им хода не было, так как ниже учуга начиналась запретная для плавания судов часть реки. Нам не удалось разыскать описание именно тех барок, но можно сказать следующее: известно, что размеры судов барочного типа варьировались в весьма широких пределах в зависимости от района плавания и рода перевозимого груза (длина — от 10 до 96 м; грузоподъёмность — от 16 до 3000 тонн).

Думается, что спущенные в Оренбурге барки практически не отличались от волжских и донских, разве что не достигали столь солидных размеров и были скорее «ниже среднего». Вот основные характеристики донских барок (не самых больших), строившихся в 60-е годы XIX века из соснового леса, они были вполне пригодны и для Урала: длина 30 м, ширина 7 м, грузоподъёмность 114 тонн, осадка в грузу до 1,4 м.

По Уралу барки сплавлялись, как правило, весной, в большую воду, но всё равно из-за сложности фарватера нередко садились на мель. К примеру, в 1876 г. одна из барок известных уральских купцов Ванюшиных встала на мель у станицы Рубежинской, да так основательно, что даже летом следующего года стащить

её не удалось<sup>65</sup>. Данный случай послужил в 1877 г. аргументом при отказе съездом выборных тем же купцам Ванюшиным в их просьбе отправлять с весенним половодьем на барках продовольствие для Гурьева, а ведь это намного упростило и удешевило бы снабжение нижней дистанции. На Урале барки шли только в один конец и по завершении сплава разбирались, как от недостатка в столице войска лесного товара, так и из-за сложностей хода вверх.

К сожалению, об этих плаваниях известно крайне мало, в частности, остаётся открытым вопрос о том, кто входил в состав экипажей барок. Ведь на каждой было по десятку и более судорабочих; имелись ли среди них казаки — уральские или оренбургские?

По нашему мнению, экипажи могли быть смешанными, из уральцев и иногородних. Откуда было набрать каждую весну столько льготных казаков для посылки в Оренбург на барки — оставить плавню, хозяйство для них равносильно разорению; а кто будет исполнять многочисленные повинности? Поэтому думается, что лица войскового сословия участвовали в сплаве барок по мере возможности, но совсем без них, опытных речников, в этом деле обойтись было никак нельзя; а уж лоцманы, несомненно, были из уральцев, ибо кто лучше них мог знать казачью реку?

## Беяна

Однолетнее сплавное судно смешанного барочно-ладейного типа для перевозки лесоматериалов по Волге и её крупнейшим притокам — Каме, Ветлуге, Унже, Белой. Также применялось на реках Дон и Иртыш. Известно с XVIII века, вышло из употребления в первой половине XX века.

Беяны окончательно оформились в ярко выраженный судовой тип около 60–70-х гг. XIX века в результате постепенного слияния с древнейшим речным судном — насадом.

Строились они разной величины и грузоподъёмности; для малых рек — поменьше, а на Волге с конца XIX века встречались и настоящие гиганты:

---

<sup>65</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : в 2 т. Т. 2. — Уральск, 1891. — С. 722.

- длина от 21 до 106 м;
- ширина от 8,5 до 26,5 м;
- осадка в грузу от 0,9 до 4,8 м;
- грузоподъемность от 100 до 13 000 тонн;
- судорабочих от 15 до 80 чел.<sup>66</sup>.

От насадов беляна унаследовала приподнятые, одинаковой формы и с наклонными штевнями оконечности, более острые, чем у барок, обшивку «вгладь», развалистые борта, переходящие в плоское днище. Набор был в основном поперечный — множество часто расположенных шпангоутов, продольный же состоял всего из нескольких кильсонов, отчего беляны, подобно баркам, «играли» на волнении или при касании грунта; сквозь разошедшиеся пазы в трюм поступала вода, и команде приходилось почти непрерывно работать помпами.

Стыки обшивки конопатились мочалом, борта укреплялись поперечными балками — «оздами», помещения для судорабочих и припасов находились в корме. Крепежом служили деревянные нагеля, позднее — железные болты и гвозди. Название судов этого типа происходит от того, что их не смолили и не красили, оставляя дерево чистым, и на реке под ярким солнцем они выглядели совершенно белыми<sup>67</sup>. Беляны загружали лесом так, что огромные штабеля брёвен, досок и бруса высоко вздымались над корпусом.

Сверху на них делали дощатый настил, где ставили ворота для подъема якорей. Беляны среднего размера имели от одного до двух десятков вёсел длиной около 6,5 м.

Эти суда употреблялись почти исключительно для перевозки лесных материалов, ходили только вниз, самосплавом по вы-

---

<sup>66</sup> *Шубин И. А.* Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). — М. : Транспечать НКПС, 1927. — С. 49; *Богославский П.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. — СПб. : В типографии Морского Министерства, 1859. — С. 162.

<sup>67</sup> Повар К. И. Колотырина, одна из старейших сотрудниц опытной станции Уральского филиала НИИ «Гидроприбор» на озере Челкар, рассказывала С. Курносину, что в 30-х годах прошлого века в Сталинграде она не раз видела беляны, и что они действительно были белыми и на ходу смотрелись очень красиво.

сокой воде (из-за своей большой осадки), после выгрузки разбирались.

Управлялись навесным кормовым рулём и двумя потесями в носу. В опасных местах, чтобы не навалиться на яр или не сесть на мель, в ту сторону, откуда действовало течение, заводили «рысковой» якорь, которым беляну «одерживали», или же её заранее «растуривали» кормой вперёд, а с носа выпускали на канате другой якорь — большой двурогий, не дававший судну «раскатиться».

Впоследствии появился «лот» — тяжёлый груз. С ним шли всегда кормою вперёд, поставив руль прямо и закрепив его специальными снастями и брёвнами — «ножницами», а за судном волочился по речному дну этот самый лот, отданный с носа на толстых канатах — «косяках», заложенных на ворота. Вращая их, судорабочие по команде лоцмана то потравливали один косяк, то подбирали другой, что давало возможность маневрировать, то есть поворачивать судно в ту или иную сторону. Этот способ управления был очень несовершенным, к тому же требовал крайнего напряжения сил, но по-иному на сплаве было никак нельзя.

Невозможно сказать, применялись ли лоты на Урале (здесь ведь не было таких крупных судов, как на Каме и Волге), но без него (в облегчённом по сравнению с волжским варианте) провести беляну было вряд ли возможно.

Для Урала, где во второй половине XIX века даже среднего размера барки проходили с трудом, беляны были слишком велики, и всё же случай их применения имел место. После пожара 1879 года в казачью столицу необходимо было как можно скорее доставить большое количество строевого леса, поэтому войсковая администрация дала согласие на постройку в Оренбурге для этой цели нескольких белян, которые весной по высокой воде и сплавились со своим грузом в Уральск.

Таким образом, история белян на Урале оказалась очень короткой. Их, судя по всему, применили всего лишь раз ввиду экстренной необходимости.

На Волге же и её притоках этих судов было множество, с конца XIX века их количество стало неуклонно уменьшаться, и, в конце концов, на смену белянам пришли самоходные, паровые, а вслед за ними дизельные специализированные суда — лесовозы и буксировщики-плотоводы.

## Паром

От старорусского слова «пором» (термин встречается ещё в источниках XVI века)<sup>68</sup>. Так называли перевозные и транспортные суда: широкие, плоскодонные, с малой осадкой, нередко с тупыми оконечностями.

Паромами также называли плоты — бревенчатые и камышовые.

На Урале у казаков, как и по всей России, обычная лодка — дощаник либо каюк, работавшая на перевозе, паромом не называлась, но если две лодки соединялись наподобие катамарана — вот это уже был паром.

При Яицком городке — Уральске, а также у крепостей и форпостов, где содержались регулярные переправы, применяли большие, двигавшиеся по канату паромы, перевозившие с Бухарской на Самарскую сторону людей, домашний скот и транспортные средства: тагарки, подводы, арбы и т. п. Это были единственные суда, бороздившие воды Урала постоянно, с весны до ледостава, но на строго ограниченном участке.

Всё остальное пространство казачьей реки от Уральска до Гурьева было запретным для судоходства. Во время осенней плавни, увидев головные бударки плавённого войска, паромы подавались к берегу, канат опускали на дно. Переждав, пока сплывут последние ловцы, паромы снова начинали свои бесконечные хождения между Европой и Азией. Такие паромы представляли из себя две крупные плоскодонные дощатые лодки, поставленные борт о борт и скреплённые между собой балками, на которые укладывался настил — палуба с перилами по бокам.

В романе Валериана Правдухина «Яик уходит в море» упоминается паром в г. Уральске<sup>69</sup>. Около 1877 г. он, кроме вёсел, имел паруса и ходил не прямо с берега на берег, а спускался от места отвала далеко вниз, за поворот, где на Бухарской стороне было удобное для причаливания место.

Кроме того, у казаков имелись перевозные суда поменьше и попроще, точнее сказать, по мере надобности, создавались на

---

<sup>68</sup> Кузнецов В. П. Речные деревянные суда. — Л.: Речной транспорт, 1956. — С. 221.

<sup>69</sup> Правдухин В. Яик уходит в море. — Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1968. — С. 136.

скорую руку, такие как паром, сооружённый из двух скреплённых лодок, покрытых плетнём. Заметим, что эти лодки были дощаниками, разумеется, гораздо меньших, чем у штатных паромов, размеров, 5—6 м в длину.

На таком двухкорпусном судне перевозили людей, мелкие партии груза и даже домашний скот для выпаса в лугах Бухарской стороны.

У казаков Внутренней линии<sup>70</sup> во второй половине XIX века для переправы через степные речки имелись паромы из камыша. Об одном из таких перевозных плавсредств на р. Хол, притоке Кушума, упоминает Н. Ф. Савичев<sup>71</sup>.

Случалось иногда, что паромы, казалось, обречённые вечно ходить вперёд-назад на одном и том же месте, благодаря стечению обстоятельств использовались для более дальних рейсов. К примеру, в тяжёлом для низовских казаков 1880 году, по особому разрешению войскового хозяйственного правления, ввиду чрезвычайности создавшегося положения дозволили лодками, плотами и паромами сплавить по Уралу хлебные припасы для остро нуждавшихся в них селений низовой дистанции.

Такие паромы ещё можно было видеть в первые десятилетия после Великой Отечественной войны. Их давно уже нет — на водах древней реки безраздельно властвуют двигатели, и только люди пожилого возраста помнят паромы, ходившие через Урал по канату и оглашавшие речной простор не стуком мотора, а рёвом верблюдов, лошадиным ржанием и бляением овец.

---

<sup>70</sup> Внутренняя линия — цепь форпостов, создававшаяся с конца XVIII века для защиты земель Уральского войска от посягательств Внутренней, иначе, Букеевской казахской орды. Казачьи селения этой линии располагались к западу от р. Урал по степным речкам Кушум, Чижа Первая, Чижа Вторая, Малый Узень, Чаган и др. Заселение Внутренней линии способствовало развитию среди казаков скотоводства и земледелия.

<sup>71</sup> *Савичев Н. Ф.* Уральская старина. Рассказы из виденного и слышанного. — Уральск : Оптима, 2006. — С. 75.

## II КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СУДОХОДСТВА КАЗАКОВ НА ОЗЕРЕ ЧЕЛКАР

Судоходство, о котором пойдёт речь ниже, по условиям водоёма, где оно производилось, имело исключительно промысловый характер и всегда было представлено только ловецкими либо вспомогательными судами.

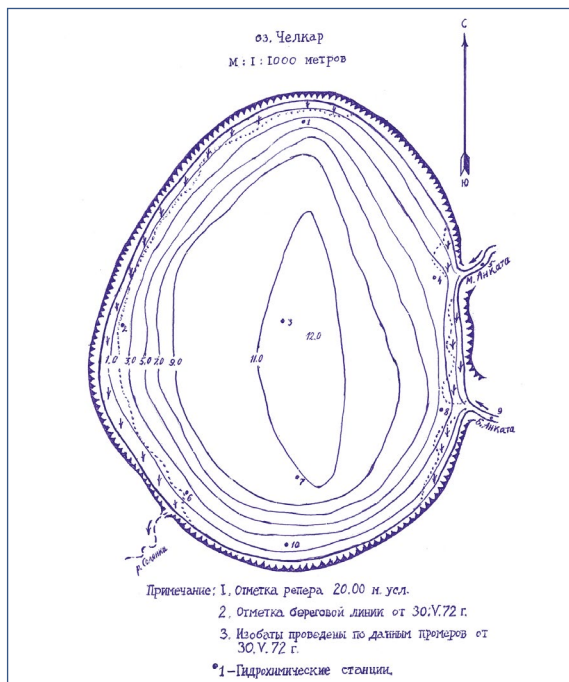


Рис. 24. Карта озера Челкар. 1972 г.<sup>72</sup>

<sup>72</sup> Обзор по озеру Челкар // Архив Уральского филиала НИИ «Гидроприбор». Перерисовка С. Курносина.

Озеро, называемое казаками Черхал или Чархал, во второй половине XX века именовавшееся на советских картах Челкаром, а теперь, при казахстанской власти, ставшее Шалкар, расположено среди степей бухарской стороны к юго-востоку от Уральска. По прямой расстояние до него от города составляет 65 км<sup>73</sup>; от р. Урал — 36 км. Челкар представляет собой замкнутый водоём яйцеобразной формы, вытянутый с севера на юг. Судя по всему, является останцем древнего Каспийского моря, от которого теперь его отделяет 400 км степей, солончаков и полупустынь прикаспийской низменности. В озеро впадают две степные реки — Большая и Малая Анката. С Уралом его связывала речка Солянка, пересыхавшая в летний период (вторая Солянка, вытекавшая из озера в четырёх километрах от первой, судя по всему, не достигала Урала и заканчивалась среди мелководных, заросших камышами степных озёр). Берега отмелые, песчаные, кое-где с илом; в прошлом вся береговая полоса была обрамлена камышовыми зарослями (теперь камыша с каждым годом всё меньше). В полноводные годы ещё в начале последнего десятилетия XX века Челкар имел следующие размеры: длина 18,8 км, ширина 15,9 км, глубина до 14 м.

Вода в озере солёная, хотя и несколько преснее, чем в северной части Каспийского моря. Вокруг — солончаковая полынная степь; значительная часть коренного берега представляет собой обрыв различной высоты.

Весной и осенью в озере случаются продолжительные шторма, по 2–3 дня и более. Летом они редки, но часто бывают шквалы силой до 10 баллов по шкале Бофорта. Двухметровую волну разгоняет минут за 15, а если шквал не уймётся, перейдёт в шторм, то в южной, приглубой части озера волнение достигает 3-метровой высоты. Прибой бьёт о берега и отрывает куски яров, у пляжей накат: не зря казаки именовали Челкар «морцом». Во время шторма там, действительно, как на море. Противоположного берега и в тихую-то погоду не видать, а в бурю вокруг одни только волны; ревут, временами даже грохочут; ветер терзает волосы и одежду, режет глаза, сушит во рту. Как только разойдётся до 7 баллов, гребни начинает сдувать и разносить по воздуху в виде сплошной пелены высоко над водой: рулевой ни-

---

<sup>73</sup> Если считать от старого автомобильного моста через р. Урал.



чего не видит, кроме двух волн — одной впереди судна, другой — за его кормою.

В 9 баллов сорванные с гребней летят по воздуху изрядных размеров водяные шматки; если попадет такой в лицо — это как пощечина от Челкара; в глазах искры, а сам захлёбываешься водой. Бывает, штормовой ветер меняется и задувает с других направлений, образуя неправильное волнение: волны с грохотом сшибаются между собой, давая высоко в небо огромные пальцеобразные выбросы белой пены.

В 10 баллов опрокидывает и вперекат волочёт по степи вытасненные на берег лодки, сбивает с ног людей, с домов срывает крыши... Каждый год Челкар забирал жизни нескольких человек: тот потонул во время шторма, этот выпал из лодки при переборке сетей, лодку отнесло, а вода весной и осенью холодная... Проваливаются под лёд во время зимней рыбалки, замерзают, блудя в тумане на Челкарском льду — да мало ли случается всякого. Челкар только в штиль благообразен и добр, а чуть непогода — сразу же звереет и становится безжалостным.

Природные условия этого маленького степного моря ещё на памяти нашего поколения были чрезвычайно благоприятны для нагула и размножения рыбьих стад. Здесь имелись, причём в очень большом количестве, все породы рыб Урала за исключением осетровых.

Челкар с его обильной пищевой базой давал возможность частиковым достигать больших размеров и лучших вкусовых качеств, нежели у их собратьев в реке Урале.

Рыбные богатства «морца» издавна привлекали внимание яицких казаков, однако в точности неизвестно, когда они начали там промысел и с какой регулярностью его производили до 20-х гг. XIX века.

Челкар находился в стороне от границы войсковых земель. Никаких постоянных поселений около него не было, а с начала XVIII века близ озера уже кочевали пришедшие от Аральского моря киргиз-кайсаки. Они не являлись конкурентами казакам в рыбной ловле, так как употребляли в основном мясомолочную пищу. Однако, будучи по своей кочевнической привычке грабителями и людокрадами, представляли постоянную опасность для ездивших на Челкар казачьих рыболовецких артелей. По этой причине ловцы ещё в первой половине XIX века отпра-

лялись к озеру вооружёнными, а во время промысла выставляли караулы.

Черхальские ловы производились казаками «по старине», без узаконения их правительственными указами; но пришло время, когда таковые появились. Вот что пишет по этому поводу В. И. Даль: «В степи киргизской, на зауральной стороне, пользовались казаки доселе, кроме прибрежных покосов<sup>74</sup>, на основании положения комитета гг. министров, высочайше утвержденного октября 18-го 1827 года, высочайшего указа 1765 [года] дек[абря] 15 и [указа] Сената на Войско Уральское 1803 года, рыболовством в Черхальском морце...»<sup>75</sup>.

Несколькими десятилетиями позже его дополняет Н. Бородин: «Черхальское (весеннее) рыболовство приведено в систему и узаконено, так сказать, в 1821 году, а в 40-х годах открыто и зимнее черхальское рыболовство. Весьма вероятно, что еще задолго до этого формального установления казаки рыбачили на Черхале вольно, как это они делали и в Курхайском заливе еще в половине прошлого столетия»<sup>76</sup> (т. е. в XVIII веке. — *Авт.*).

В конечном итоге Черхальские войсковые ловы стали производиться во все сезоны, кроме летнего, и подразделялись на зимний, осенний и весенний. Они относились к разряду второстепенных и велись неводами. Здесь принимали участие от нескольких десятков до нескольких сот казаков, в основном из близкорасположенных приуральских форпостов — Бударинского, Прорвинского, Коловертного и некоторых других.

При неводном лове в осенне-весенний период без лодок не обойтись; бударки доставлялись на Челкар гужевым транспортом и таким же образом по окончании промысла развозились по домам. Неизвестно, к каким разновидностям своего типа они принадлежали, но, по всей видимости, это были неводные и плавающие. С первых выметывали невод, а вторые использовались в качестве матёнок (при матне невода) и подбегных. Это всего

---

<sup>74</sup> Здесь имеются ввиду покосы в пойменных лугах Бухарской стороны р. Урал.

<sup>75</sup> *Даль В. И.* Об Уральском казачьем войске. — М. : Книжный дом «Либроком», 2010. — С. 53.

<sup>76</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : в 2 т. Т. 1. — Уральск, 1891. — С. 355.

лишь предположение авторов<sup>77</sup>. Однако способ, время и место лова предполагают употребление именно таких лодок, поэтому данная гипотеза вполне имеет право на жизнь.

Как уже говорилось выше, рыбный промысел на Челкаре не относился к числу главных. В последней четверти XIX века он заметно упал, однако продолжался до конца существования Уральского казачьего войска.

Черхальские ловы строго регламентировались; в летние месяцы рыбе давалась передышка, а участвовать в ловах могли только лица казачьего сословия, получившие соответствующее разрешение.

На «морце» содержалась войсковая рыбоохранная стража, имевшая в своем распоряжении парусную лодку и подъездную будару<sup>78</sup>.

К какому типу относилась лодка, была ли это косная, салмовка или что ещё, неизвестно. Понятно лишь, что, как и всякое мореходное судно, она сидела достаточно глубоко, не везде могла подойти к берегу, поэтому и водила при себе подъездную будару.

После окончания Гражданской войны в Челкаре рыбачили все, кто имел такую возможность: бывшие «расказаченные» казаки; «понаехавшие» на опустевшую казачью землю иногородние; киргиз-кайсаки, ставшие при Советской власти казаками (последние обучились непривычному делу, ещё в дореволюционные времена нанимаясь в путину работниками к рыболовам-казакам).

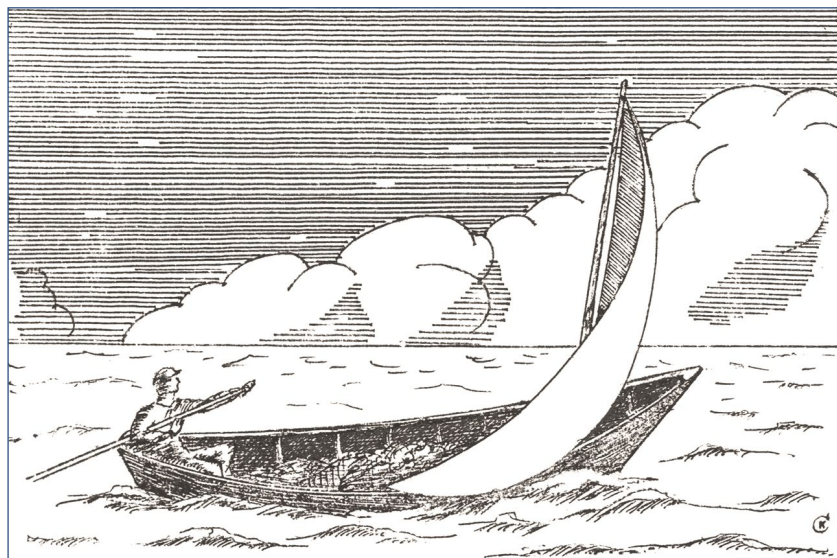
Со временем на озере был организован регулярный промысел, и в добавление к существовавшему уже в конце XIX века аулу Старый Шалкар возникли русские посёлки — Старый и Новый Рыбцех. Ловили неводами, ставными сетями и крючковой снастью (перемётами).

Основными промысловыми судами являлись несколько разновидностей плоскодонных дощаников того же типа, что и на р. Урал: неводники и сетные лодки, ходившие на вёслах. Впрочем,

---

<sup>77</sup> Архив войскового хозяйственного правления был уничтожен красными: зимой 1919 года солдаты жгли ценнейшие исторические документы в печках-буржуйках для обогрева. Казаки же, которые могли что-либо сообщить, в большинстве своём погибли в Гражданской войне, репрессированы либо вымерли от послевоенного голода.

<sup>78</sup> Уральские войсковые ведомости. — 1907. — № 67.



*Рис. 25. Неводная лодка-дощаник на озере Челкар.*

*Середина XX века. Рис. С. Курноскина*

как рассказывали старые рыбаки-казахи, ещё в середине XX века употреблялись и паруса, перенятые у русских. Мачта ставилась несколько в нос от миделя, а единственный парус имел треугольную форму, без гика. Правили рулевым веслом; шкот казахи, как и всякую верёвку, называли «аркан». Такие паруса имели вспомогательное значение и неслись лишь при попутном ветре, на длительных переходах. На рисунке выше изображена неводная лодка из тех, которые один из авторов видел на Челкаре в 70–80-х гг. XX века. Парусное вооружение — по рассказам старых рыбаков-казахов.

С появлением на Челкаре моторов лодки стали буксироваться к месту лова катерами, а в 1960-е гг. — мотоботами. В послевоенный период имелась даже одна моторыбница (деревянное моторное судно со вспомогательным парусным вооружением — точно такие же применялись на Каспийском море).

С начала 1970-х гг. промысел вёлся уже исключительно стеклопластиковыми моторными лодками, а дощаники употреблялись только в личных целях.

Русских рыбаков к тому времени уже не было. Все, кто начинал здесь государственный лов (уральцы, а также командирован-

ные с Аральского и Азовского морей), умерли или разъехались, оставив дело в руках обучившихся у них казахов.

В 70-е гг. XX века от почти непрерывного круглогодичного лова рыбные запасы озера начали заметно истощаться. Когда стало очевидным, что это ведёт к необратимым последствиям, деградации и гибели водоёма, и, как следствие, к обнищанию прибрежных жителей, со второй половины 1970-х гг. стали практиковаться ежегодные продолжительные запреты на промысел. Рыбаков из пос. Рыбцех в запретное время раскомандировывали по другим водоёмам. (Уральская область была до 1934 года). Эти меры на некоторое время отсрочили гибель Челкара.

После распада Советского Союза в независимом Казахстане Челкар так и не обрёл заботливой хозяйской руки. Гослова не стало, не стало и эффективной рыбоохраны. Хищнический промысел, усыхание, и, как следствие, засоление озера погубили рыбу, и теперь её практически не стало.

К началу XXI века из-за бесснежных зим и прогрессирующего опустынивания Казахстана Челкар обмелел, заметно уменьшилось его водное зеркало. От чрезмерного выкашивания, а также вымирания камыша, осветлявшего воду, последняя утратила былую свою прозрачность. Совершенно исчезла речка Солянка, через которую некогда Урал сбрасывал в «морцо» излишки полой весенней воды вместе с неисчислимыми рыбными косяками. Речная вода опресняла солёное озеро и положительно влияла на развитие местной водной флоры и фауны.

Теперь, когда Урал совсем плох (весенние паводки стали крайне редким явлением), исчезли многие степные речки, настали тяжёлые времена и для Челкара. Когда-то в 50–60-х гг. XX века в Малую Анкату, прямо к рыбцеховской эстакаде, свободно заходила моторыбница с осадкой более метра, а в конце 1980-х — начале 90-х гг. — мореходные катера проектов РМ-376 («Ярославец») и Р-1415 («Фламинго»); первый с осадкой 0,7 м, второй — 1,1 м. А уже в самом начале XXI века из этой речки в «морцо» не могла выйти даже самая мелкосидящая плоскодонка: Малая Анката настолько обмелела, что её русло в устье можно было легко перепрыгнуть. На Большой Анкате дела обстоят чуть получше — при впадении в озеро воды в ней по пояс.

В конце XX — начале XXI вв. прибрежные жители-казахи долавливали последние остатки челкарской рыбы ставными сетя-

ми и перемётами. И опять с деревянных гребных лодок всё более худшего качества, так как моторы, а тем паче современные промысловые суда купить было не на что.

В книге Н. Бородина есть такая фраза: «Оно (оз. Челкар. — *Авт.*) предоставлено во временное пользование уральских казаков “впредь до развития хозяйственного быта киргиз”»<sup>79</sup>. Пока дарами Челкара пользовались казаки-уральцы, всё было в порядке: природных богатств хватило и на всё время Советской власти. Но того, что стало твориться в 90-е гг. XX века и 10-е гг. XXI века, Челкар не выдержал и теперь он тяжело болен...

---

<sup>79</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : в 2 т. Т. 1. — Уральск, 1891. — С. 264.

### III

## КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СУДОХОДСТВА КАЗАКОВ НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ

В конце XVI — первой половине XVII столетий казачьи укрепленные поселения — «городки» — располагались на значительном протяжении реки Яик, от района современного г. Соль-Илецка до Каспия, а также на взморье по островам Камынин, Каменный, Пешной, Городище, Гогольский.

При таком образе жизни наличие разного рода судов являлось насущной необходимостью; их и было немало, причём наиболее крупными владели «старые» казаки, то есть зажиточные, уже тогда, к середине XVII века, выделившиеся из общей казачьей массы.

Свои морские струги они предоставляли в распоряжение станиц, ходивших в грабительские походы на Хвалынское море (или по-теперешнему — Каспийское), и получали за это изрядную часть добычи.

Судя по всему, торговое мореплавание возникло у яицких казаков вскоре вслед за военным, в пользу чего косвенно свидетельствуют слова старинных, созданных ещё до разгрома Сарайчика (1581 г.) песен:

*«На острове Камынине  
Братцы, старики живут,  
Старики, братцы, старожилые.  
С покорённою Золотою Ордой  
Старики, братцы, во ладу живут».*

Разумеется, здесь имелась в виду орда ногайская, а «Золотой» она названа для красного словца.

Живя в ладу с Ордой, представлявшей в ту пору ещё серьёзную силу на северном побережье Каспия, казаки имели возможность зарабатывать на жизнь не только военными походами, но и перевозкой грузов морем между устьем Яика и Астраханью. Грузами

же этими были произведения рыбного и тюленьего промысла, скотоводства, а также товары, добытые разбоем.

Во второй половине XVII века под давлением российского правительства боевая активность Яицкого войска на море постепенно начинает сходить на нет и к концу столетия совершенно затухает. Теперь казаки, используя свои морские навыки, занимаются только мирным судовым промыслом.

Применявшиеся ими в ту пору струги представляли собой большие гребные лодки — челны, состоявшие из основы, вытесанной из цельного древесного ствола — «трубы» и нескольких «нашив» или «набоев» — досок, с помощью которых увеличивали высоту надводного борта.

Суда эти годились для военных надобностей и были хороши в прибрежном плавании. Для целей же коммерции ввиду своей малой мореходности, малой грузоподъемности и плохих парусных качеств они совершенно не подходили и применялись лишь за неимением лучшего.

Вообще торговое и промысловое морское судно вплоть до начала XX столетия — это прежде всего парусник: вместительный, мореходный, экономичный, так как он не требовал, подобно гребным судам (тем же стругам), большого экипажа.

Поэтому казакам, переквалифицировавшимся в мирных мореплавателей, потребовались суда иных типов. Частью это были старые, улучшенные и приспособленные к изменившимся условиям, но были восприняты и иноземные, также переделанные на свой лад. К примеру, у донцов в середине XIX века из доморощенных — дубы, каюки, байды; из заимствованных — бриги, шхуны, гулеты и проч.

Но вернёмся к уральцам. Первоначально сообщение между Астраханью и устьем Яика поддерживалось стругами, лодками-бусами и косными лодками; суда эти были маловместительными, а струги ещё и отличались плохими мореходными и парусными качествами.

В XVII веке потребность в коммерческом судоходстве на Каспии, несмотря на политическую нестабильность и засилье морских разбойников, была уже довольно настоятельной; не имелось лишь хороших судов и необходимых для их постройки специалистов. Сложность заключалась в том, что парусник для северной части Каспийского моря должен был сочетать ряд



трудносовместимых качеств: небольшую осадку, достаточные мореходность и грузоподъёмность, а также способность лавировать под парусами.

Опыта постройки таких судов в допетровской России не было. Но вот настала новая эпоха: царь-реформатор указом от 1717 г. запретил морское плавание на стругах и бусах<sup>80</sup> и повелел вместо них строить по представленным чертежам шкоуты, галиоты, гукары, эверсы и прочие, скоро показавшие свои паруса в Каспийском море. Эти иноземного типа суда, тяжёлые и дорогие, казакам не подходили. Но тогда же появляются расшивы — плод народного творчества, соединивший в себе лучшие качества отечественных и зарубежных речных судов. Очень скоро расшивы выходят в море; казаки отвозили на них в Астрахань продукты своих промыслов, а там загружались тем, в чём ощущалась потребность в Гурьеве и казачьих селениях Нижней дистанции.

Каспий славится своим буйным нравом, но летом в северной его части погода весьма благоприятствует парусникам: днём дует хороший «ходовой» ветер, направление которого постепенно меняется по часовой стрелке. Этой особенностью в полной мере пользовались казаки-«морянщики»; ведь расшива, во многом превосходившая прежние струги и бусы, по своим лавировочным качествам всё же не дотягивала до таких более совершенных судов, как, например, шхуны, время которых на Каспии ещё не настало.

Море в ту пору стояло высоко, в устье Яика воды для прохода судов хватало, а потому и расшивы яицких казаков достигали довольно больших размеров.

Не столь обременённые службами, как в позднейшую эпоху, казаки-гурьевцы могли много времени посвящать мореплаванию; были опытными моряками и владельцами подавляющего большинства гурьевских парусных судов.

Надо сказать, что ещё в первой половине XIX века плавания по Каспию были сопряжены с немалым риском, так как на море бесчинствовали пираты-туркмены, которые на своих киржихах и отбитых у русских промышленников кусовых лодках в тихую погоду перехватывали заштилевшие парусные суда, грабили их, а взятых людей продавали в рабство.

---

<sup>80</sup> Здесь имеются в виду не казачьи бусы-лодки, а бусы — большие морские суда, строившиеся в Астрахани.

Вблизи берегов морякам, рыбакам и тюленщикам также угрожали нападения киргиз-кайсацких лодок, скрывавшихся в камышах и мелководных заливах; а на самом берегу высадившихся или потерпевших крушение поджидали ещё и другие хищники — калмыки и ногайцы. Поэтому казаки всегда имели на борту своих судов огнестрельное оружие, которое, зная их, как прекрасных стрелков, отважных, умелых и решительных воинов, разбойники очень боялись, старались взять хитростью, врасплох, или задавить числом.

Для большей безопасности гурьевские суда иной раз ходили в Астрахань «гурьбой», заметим — по приказанию начальства, ибо без оногo, никого и ничего не боявшиеся казаки часто подвергали себя излишнему риску в одиночных плаваниях. Не один «морянщик» был продан в Хиву и Бухару, и не один, погибнув в неравном бою с пиратами, нашёл свою могилу на каспийском дне.

С началом XIX столетия уровень моря стал год от года падать, что повлекло за собой обмеление устьев бывшего Яика, переименованного при Екатерине II в Урал: «Ныне, — писал Иоасаф Железнов, — самый глубокий фарватер в устьях Урала только 2,5 фута (76 см. — *Авт.*), а прежде, лет 20 тому назад (в 1-й половине 1830-х гг. — *Авт.*), в нём проходили с полным грузом большие мореходные расшивы, которые сидят в воде по крайней мере на 6 и 7 футов (соответственно, на 183 и 213 см. — *Авт.*). Одним словом, куда ни взглянешь по побережью моря, везде встречаешь быстрый упадок вод: где прежде плавали суда и большие лодки — там ныне бродят кулики и цапли»<sup>81</sup>.

Обмеление устьев Урала, ставшее причиной полного исчезновения некоторых рукавов, привело к тому, что подъём рыбы осетровых пород на нерест стал затруднён: Урал оскудел, и казакам, чтобы прокормить себя, пришлось заняться промыслом в море, тогда как ранее им на это хватало и вод родной реки.

В то же время царское правительство всё более урезало вольности Уральского войска и обременяло его новыми службами, оставляя казаку всё меньше времени и сил для занятия собственным хозяйством и повышения или хотя бы поддержания своего благосостояния.

---

<sup>81</sup> Железнов И. И. Уральцы. Очерки быта Уральских казаков : в 3 т. Т. 1. — СПб. : Типография товарищества «Общественная польза», 1910. — С. 160.

И вот те из казаков, кто ранее постоянно ходил в «морской извоз», то есть был профессиональным судоводителем каботажного плавания, уже не имеют на это достаточно времени. Они нужны властям в рядах конных сотен. Молодые люди, успешно до того осваивавшие морские просторы под руководством отцов и дедов, надолго отрываются от моря; а простаивающие без команд суда ветшают и приходят в негодность.

От названных трёх причин, а именно: 1) обмеление Каспия и Урала; 2) вызванная этим потребность рыбачить не только на Урале, но и в море; 3) отягощение службами — и пошёл упадок мореплавания уральских казаков. Не стало возможности содержать большие, глубоко сидящие парусники; не стало и времени для работы в качестве перевозчиков грузов, и уже во второй половине XIX столетия казаки на своих измельчавших судах чаще всего могли возить в Астрахань лишь пойманную ими же рыбу, забирая в обратный рейс нужные себе припасы. Перевозка же товаров и продовольствия, необходимых для Гурьева и прилежащих к нему форпостов, всё более переходила в руки иногородних.

Навигация на Северном Каспии длилась с апреля по октябрь, а то и ноябрь. Как только море освобождалось ото льда, на его простор выходили рыбаки и тюленщики, а вскоре за ними показывались коммерческие, нередко те же рыбацкие, приспособленные под груз суда.

Все эти кусовые, рыбницы, реюшки, салмовки, эмбенки и другие типы каспийских судов были продуктом творчества моряков и корабелов из народа. Выгодно отличаясь от тяжёлых и неудобных тялок, гукоров и галиотов, которые принуждением вводил Пётр I, они в большей степени соответствовали условиям северной, мелководной части моря; имея небольшую осадку, были в то же время мореходны, способны держаться круто к ветру и развивать под парусами хорошую скорость. Трасса, по которой они ходили между Астраханью и Гурьевым, протяжённостью 350 вёрст, имела очень большое значение для богатой рыбою, но скудной всеми прочими продовольственными товарами войсковой земли; ведь морские перевозки всегда гораздо дешевле сухопутных.

Приведём ряд примеров из второй половины XIX века, чтобы можно было составить некоторое представление о тогдашнем состоянии мореплавания уральских казаков.

Вот что сообщает по этому поводу В. Е. Фосс (1868 г.): «Вообще, гурьевские жители беспрестанно ездят на кусовых лодках и салмовках в Астрахань, во всё навигационное время, для покупки там разных товаров и продуктов, а по большей части хлеба». И ещё: «Число морских судов в Гурьеве, как-то: кусовых лодок, салмовок и других, определить верно нельзя, но можно сказать, что почти у каждого гурьевского промышленника, казака и иногороднего, есть суда, которые весною, с открытием навигации, отправляются из Гурьева в Астрахань с здешними продуктами, как-то: рыбой, икрой, клеем, тюленем, салом и кожами». «Вообще, во время лета Гурьев-городок значительно пустеет потому, что большая часть жителей уезжает оттуда на это время. Суда эти приходят с товарами из Астрахани в Гурьев, летом и осенью, останавливаются у Ракушечьей пристани, где выгружают из них товары, как-то: муку, крупу, овёс, сахар, чай, кофе»<sup>82</sup>.

Далее предоставим слово Н. Бородину: В 1869 г. «...делали рейсы из Гурьева в Астрахань 95 морских судов, из которых 32 принадлежали не войсковым лицам и 63 войсковым: то были преимущественно кусовые лодки и салмовки; большие же морские суда, бывшие прежде этого в употреблении у казаков, совершенно брошены, так как побережья моря слишком обмелели»<sup>83</sup>.

В Астрахань везли рыбу и кожи; обратно — муку, фрукты, лес и различный бакалейный товар. В 1887 г. перевозкой занимались гурьевские суда следующих типов, представленных в *таблице 1*<sup>84</sup>.

Таблица 1

Тип судна	Судовладельцы		Грузоподъёмность, тонн
	Из казаков	Из иногородних	
Шхуна	2 судна	5 судов	49–65,5
Рыбница	30 судов	30 судов	32,7–49
Кусовая	18 судов	9 судов	16–32,7
Салмовка	20 судов	3 судна	6,5–11,5
Всего	70	47	

<sup>82</sup> См.: *Фосс В. Е.* Очерки Гурьева городка // Сборник статистических, исторических и археологических сведений по бывшей Оренбургской и нынешней Уфимской губерниям. — Уфа, 1868.

<sup>83</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : в 2 т. Т. 1. — Уральск, 1891. — С. 710.

<sup>84</sup> Там же. С. 712.

За навигацию парусник делал в среднем по четыре рейса. Шли большей частью днями, а ночью отстаивались на якоре. Много времени занимали ожидание груза, погрузка и разгрузка, преодоление мелей в дельте Волги; лавировки при противных ветрах; по весне и осени мешали шторма, относившие суда к Мангышлаку, а то и в центральную часть моря. Большой помехой были летние штилы, когда приходилось идти греблей.

Количество судов на этом направлении в 1887 г. возросло по сравнению с 1869 г. незначительно: «...всего на 22 судна в течение 18 лет», однако увеличились числом именно суда большегрузные, шхуны и рыбницы, тогда как ранее преобладали менее вместительные кусовые и салмовки. Поначалу суда приобретались в Астрахани, но со временем их начали строить и сами гурьевцы. Плавали зачастую семейными экипажами: кормщик, он же в большинстве случаев судохозяин, брал с собой родственников, сыновей, иной раз и «родительницу», т. е. жену; кроме того, нанимались работники из киргиз-кайсаков.

А. Штылько в своей книге «Волжско-Каспийское судоходство в старину» пишет применительно к 80-м годам XIX века следующее: «Примитивные способы судостроения, отсутствие мореплавателейских знаний и хороших, верных инструментов — вот отличительная черта каспийского судоходства»<sup>85</sup>.

До некоторой степени всё так и было, однако казаки-уральцы, в отличие от плававших на астраханских судах крестьян, имели давний опыт морского судовождения, пусть чисто лоцманский — по приметам. Для безопасного плавания в открытом море (ведь ходили не только в Астрахань, но и на Мангышлак, а случалось — и далее) им не хватало специальных знаний, и войсковое правительство, хорошо понимая необходимость иметь собственных дипломированных штурманов, в 1873 году учредило в Гурьеве мореходный класс.

Отметим, что крупнейший порт, к которому было приписано подавляющее большинство каспийских судов — Астрахань, обзавёлся такого рода учебным заведением в 1876 году, а в Баку мореходный класс открылся лишь в 1894-м.

---

<sup>85</sup> Штылько А. Н. Волжско-Каспийское судоходство в старину. — СПб : типо-лит. Р. Голике, 1896. — С. 57.

Вернёмся к казачьим парусным судам. Удобства на них были минимальными, снабжение скудным; вместо отличительных огней — единственный свечной фонарь; водоотливные средства состояли из простейшей помпы и нескольких вёдер. На кусовых и рыбницах пища готовилась в котелке, в носовой части. Более крупные суда — шхуны — имели примитивный камбуз, представлявший собою небольшую будку у фок-мачты.

Кормщик или капитан помещался в маленькой каютке на корме, команда ютилась в тесном носовом кубрике, пассажиры — на верхней палубе, а в непогоду прямо на грузе в трюме. Летом, в безветрие, наверху донимала жара, в каютах и кубриках — духота и полчища блох. В штормовую погоду людям негде было согреться и обсушиться; отопления тогдашние парусники не имели. Дойдя наконец до цели путешествия — устья Волги или Урала, густо заросшего камышом, судно доставляло свой экипаж прямоком в комариное царство, где мириады кровососущих насекомых делали жизнь невыносимой и заставляли сожалеть о покинутых морских просторах.

По сравнению с судами более старых типов, на шхунах мест для людей и грузов было побольше, но всё же и на них ехать пассажиром решался далеко не каждый, опасаясь надолго застрять в море из-за непогод и штилей; о срочной доставке товаров и почты по тем же причинам не могло быть и речи.

Далее предоставим слово Н. Бородину: «Несмотря на некоторый прогресс по сравнению с 60-ми годами, морское торговое судоходство между Гурьевом и Астраханью всё-таки находится до последнего времени на низкой степени развития: одна из главных причин тому, помимо относительно малого количества грузов, которое могло бы привлечь суда и буксирные пароходы, заключалось в отсутствии хорошей пристани, не требующей двойной перегрузки. До весны 1890 года пристанью служил Тухтаркин проран (в семи верстах от Гурьева), где и приходилось выгружать все грузы. При выгонных ветрах лежащий на полпути от Ракушечьей пристани к Тухтаркину прорану ильмень делается настолько мелководным, что по нему едва можно проехать на большой морской бударе, не то что на судне. Наконец самый вход в Ракушечий проран или, как казаки называют, «банок», то есть глубокое место, по которому собственно и проходят суда, настолько узок, что нередко и тут, не попав на этот банок, большие суда садятся на мель. Всё

это вместе взятое сильно тормозило более или менее сносное сообщение. В настоящее время пристань переведена на Стрелецкую косу — место гораздо более удобное, но зато отстоящее от Гурьева вдвое далее, чем прежняя пристань в Тухтаркине»<sup>86</sup>.

Регулярное грузопассажирское сообщение на этой линии давно уже сделалось настоятельной необходимостью, так как всем было ясно, что оно ускорит и увеличит товарообмен между землёю Уральского войска и Астраханью, и тем значительно повысит благосостояние казаков. Ведь, к примеру, в низовских форпостах люди нередко питались одной вяленой воблой, так как не имели возможности обменять основной продукт своего промысла — рыбу — на хлеб и другое продовольствие, которое сами по природным условиям края производить не могли.

Пароходное сообщение между Гурьевом и Астраханью было открыто 1 мая 1889 г. товариществом «Лебедь» (в неделю делалось два рейса).

Как и во всяком новом деле, не обошлось без трудностей: «...ввиду слишком дешёвых цен на провоз товара на лодках, пароходству, оказывается, весьма трудно конкурировать с парусными судами, по крайней мере, об этом говорит опыт двух навигаций»<sup>87</sup>. Однако открытие пароходства уже по первому году оказало своё благотворное влияние на жизнь низовского населения: осенью 1889 г. в Гурьеве ввиду значительного притока покупателей из России резко возросли цены на рыбу, и казаки сразу же стали поставлять её в гораздо больших количествах со всё более удалённых от моря «рубежей» по Уралу.

Вернёмся к парусным судам. Пароходов в середине — второй половине XIX века было ещё немного. Топливо, смазочные материалы, квалифицированные судоводители, механики и остальная команда — довольно большая — обходились дорого; да и не в каждый проран мог зайти пароход. Парусники же, использовавшие бесплатную силу ветра, со своими малочисленными, низкооплачиваемыми экипажами, не связанные жёстким расписанием, ходившие в самые глухие углы побережья, ещё долго плавали по Каспию.

---

<sup>86</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : в 2 т. Т. 1. — Уральск, 1891. — С. 712.

<sup>87</sup> Там же. С. 713.



Рис. 26. Северная часть Каспийского моря с указанием границ войсковых вод Уральского казачьего войска<sup>88</sup> (гравюра на линолеуме)

Теперь о мореплавании промысловом. Казаки, жившие в XVI веке на прибрежных островах, несомненно, там же и рыбачили; но об этом у авторов сведений нет. Прочие казачьи общины в ту раннюю эпоху производили свои ловы большей частью по Яику.

После того как в 1752 г. гурьевский учуг был передан на содержание Яицкого войска, казакам наконец удалось осуществить свою давнюю мечту: учуг разобрали, после чего единственное на

<sup>88</sup> Фрагмент «Карты Урало-Каспийского края». Приводится по: Данилевский К. В., Рудницкий Е. В. Урало-Каспийский край: (Уральская губерния и бывшие — земля Уральского казачьего войска и Уральская область): Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. — Уральск: Губоно, 1927. — 232 с.



Яике такого рода сооружение осталось лишь при столице войска, Яицком городке, теперешнем Уральске. Удерживавшему таким образом подавляющую часть осетровых в своей власти казачьему населению, хотя и постепенно возраставшему, ещё долгое время хватало для безбедной жизни даров кормильца — Яика. По этой главной причине морское рыболовство было развито слабее, чем у соседей-астраханцев, заполонивших своими судами всю северную часть моря.

Однако и у казаков имелась выделенная правительственным указом акватория с прилегающей береговой полосой, где могли ловить рыбу и тюленей только они.

В первый трети XIX века начавшееся очередное обмеление Каспия и устьев Яика — Урала привело к тому, что количество рыбы, в особенности осетровых пород, стало заметно уменьшаться. Река уже не могла, как когда-то, обеспечивать всё войско, и казакам, чтобы быть исправными при отправке на службы и выплачивать войсковые налоги, пришлось более серьёзно заниматься морским промыслом.

Определённый казакам морской участок имел следующие границы: «от Пороховинского бугра до бугра Гранного, на протяжении 164 вёрст с Запада на Восток, за исключением так называемого коридора против устья реки Яика в 50 вёрст ширины; через этот коридор рыба входит в реку Яик»<sup>89</sup>.

Границы войсковых вод обозначались «бакенами» — поначалу просто кольями, вбивавшимися на определённом друг от друга расстоянии в морское дно, в том числе и по сторонам «коридора», по направлению с севера на юг; от устья Яика в открытое море до максимально возможной глубины. В более поздние времена появились и плавучие бакены.

Зародились морские ловы в «Курхайском морце» — мелководном, богатом рыбою заливе, где промышляли с обычных уральских будар-однодеревков. На них же стали выплывать и подалее от берега, на большие глубины, где вал ходил уже хоть и высокий,

---

<sup>89</sup> Данилевский К. В., Рудницкий Е. В. Урало-Каспийский край: (Уральская губерния и бывшие — земля Уральского казачьего войска и Уральская область) : Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. — Уральск : Губоно, 1927. — С. 72.

но пологий, а не то, что в прибрежье — мелкий да крутой; и это на хрупкой лодчонке в семь-девять метров длиною, шириною от 70 до 80 сантиметров и высотой борта 35–40 см!

Этот более дальний лов также стали называть «курхайским»; были курхай весенний и осенний. Первый начинался от времени схода морского льда и продолжался до 20-х чисел мая. Здесь различными морскими сетями ловили севрюгу, судака, леща, воблю, сельдь, а иногда и белугу. Осенью после летнего запретного времени морской лов возобновлялся под именем осеннего курхая и продолжался до заморозков.

Однако многочисленные астраханские суда выставляли массу сетей в открытом море, перекрывая доступ рыбьим косякам в войсковые воды: поэтому для лучших ловов казаки стали уходить всё дальше от берегов.



*Рис. 27. Гурьевский промысловый флот в Ракушечьей пристани<sup>90</sup>  
(гравюра на линолеуме по фото начала XX века)*

Каждый курхай, будь то осенний или весенний, разделялся, собственно, на три рыболовства: по «мелководному бакену»

---

<sup>90</sup> Приводится по: *Данилевский К. В., Рудницкий Е. В.* Урало-Каспийский край: (Уральская губерния и бывшие — земля Уральского казачьего войска и Уральская область) : Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. — Уральск : Губоно, 1927. — 232 с.

(по побережью моря), «на бакенной (старой) линии» и в «вольных водах». Во всех них самостоятельной единицей являлось морское судно большей или меньшей величины с переборной лодкой (лодками) при нём и соответствующим количеством ловцов.

Типы морских судов были те же, что и у астраханцев: кусовые, рыбницы, реюшки, бугроушки, морские будары, подчалки и ряд других. Кусовые и рыбницы использовались в качестве стоечных рыбоприёмных судов: находясь на якоре в каком-либо участке моря или в проране среди камышей, они принимали с реюшек, подчалков, бугроушек и будар улов; тут же производилась его предварительная обработка и консервация солью.

На «вольных водах», в большом удалении от берега, промысел был связан с известным риском. Здесь выставлялось огромное, никакими регламентами не ограниченное количество сетей, которые обслуживали многочисленные работники на целой флотилии (до нескольких сотен) морских будар. В случае непогоды ловцам было не укрыться в «чернях», то есть камышовых зарослях, как это делали те, кто промышлял у берегов. Единственным спасением являлись стоечные суда: ловцы спешили к ним и отсиживались, бывало, по нескольку дней, раскачиваясь вместе с заякоренной «стойкой» на многометровых волнах разбушевавшегося Каспия.

Их лодки в это время мотались привязанные за кормой, некоторые и отрывало, и если повезёт, их находили потом на берегу. Иные выкинутые лодки присваивали себе морские разбойники (туркмены, киргиз-кайсаки, были среди них и русские), чтобы нападать на ловцов и захватывать их для продажи в рабство.

Кроме рыболовства, существовал у казаков издавна и зверобойный промысел. Ещё П. С. Паллас, посетивший низовья Яика в 1769 году, засвидетельствовал, что они ловили в большом количестве тюленей и продавали их астраханским купцам, жившим в Гурьеве. Однако этот промысел не получил у казаков должного развития ввиду значительной казённой пошлины, отчего он временами и вовсе прекращался.

Промысловыми судами здесь служили реюшки, специально снаряжённые для охоты на тюленей, которые называли тюленными лодками; по закону они не могли держать на борту никакой рыбацкой снасти, кроме как для лова морского зверя.

Уральские казаки были рачительными хозяевами и всегда имели постоянную охрану своих вод: реки Урала, его устьев и войскового участка Каспийского моря.

Целью охраны было вести борьбу с незаконным и несвоевременным рыболовством; обеспечивать свободный проход рыбы с моря в Урал; охранять неприкосновенность рыбных запасов реки-кормилицы и спокойствие её вод в запретные для лова периоды.

Нарушители были как из своих казаков, так и астраханцы, а те уж браконьерили вовсю, из-за чего постоянно возникали столкновения и судебные тяжбы.

За речными водами надзирали станичные атаманы через специальных объездчиков. Надзор же за морским участком и устьями Урала поначалу осуществляла снаряжённая для этого сотня казаков с офицером. Потом появились так называемые «маячные суда» — стоечные, располагавшиеся на якорях у границ войсковых морских вод, каждое из которых имело на борту охранную команду. Казаки из малочисленных команд на своих лодках-коснушках просто физически не могли справиться с наплывом астраханских ловцов, опустошавших войсковые воды.

Войско несло от браконьеров большие убытки, и, в конце концов, после долгой переписки и волокиты в 1884 году дело было организовано по-новому. В море стал ходить специально построенный охранный крейсер — пароход «Уралец»; на прибрежном мелководье — паровая лодка и большое количество лодок гребных. Личный состав охраны размещался в постах близ берега моря, на островах и в устьях Урала.

После всех этих нововведений охрана войсковых вод стала гораздо более эффективной. В море браконьерам было не уйти от парохода, а на мелководье их перехватывали многочисленные, приспособленные для такой акватории гребные суда и паровой катер.

Вот таким, в общих чертах, было до революции и Гражданской войны морское судоходство казаков Уральского войска, гурьевцев, или, как их ещё называли, «морянщиков», отбывавших службы на коне и в перерывах между ними («на льготах») водивших по Каспию парусные, а потом и паровые суда.

Гражданская война смертоносным вихрем пронеслась над всей Россией; не стало Уральского казачьего войска; не стало и ка-

зачьего флота. Уцелевшие суда, торговые и промысловые, были отобраны большевиками у законных хозяев и завершали свою биографию уже под флагом Страны Советов.



*Рис. 28. Промысловые суда в Гурьеве на р. Урал. Фото 1950-х гг.<sup>91</sup>*

### Типы судов

Ниже будут рассмотрены типы парусных и парусно-гребных судов, применявшихся казаками на море в период от середины XVI века до 1920 года.

Надо сказать, что ярко выраженной индивидуальностью отличалась лишь речная плавённая бударка. С мореходными же судами всё обстоит по-другому: В XVI–XVII вв. суда боевые, т. е. лодки и струги, были у яицких казаков такими же, как у волжских и, по всей видимости, донских казаков. Тип современной им морской грузовой лодки-бусы, предположительно, занесён казаками, пришедшими на Яик из Северной Руси.

После завершения эпохи походов «за зипунами», в море казаки ходили только для «извоза» либо рыбного и тюленьего промыслов. Соответственно и суда их в этот период были подобны

---

<sup>91</sup> Слева — подрасшивная лодка. В центре — два ПТС (приёмно-транспортные суда) со вспомогательным парусным вооружением. Справа — моторыбница со вспомогательным парусным вооружением.

астраханским; схожесть диктовали условия района плавания — Северного Каспия.

Следует отметить, что некоторые промысловые суда, употреблявшиеся казаками вплоть до конца истории Уральского войска, известны практически неизменными в середине и даже во второй половине XX столетия. Чертежи для серийной постройки морских бударок, распорных неводников, реюшек, рыбниц и некоторых других снимались с лучших образцов, изготовленных народными мастерами, а изменения по сравнению с первой четвертью XX века были самыми незначительными. Поэтому, в ряде случаев, ниже будут приведены описания и характеристики судов, сделанные по материалам середины прошлого столетия, как наиболее полным из всех имеющихся.

### Лодка

Первым морским судовым типом яицких казаков были лодки. Согласно преданию, именно на лодках станица первого яицкого атамана Василия Гугни приплыла то ли в 20-х, то ли в 50-х гг. XVI века с Волги на Яик<sup>92</sup>. Выйдя из Волжской дельты в море, казаки всё лето промышляли разбоем. Скрываясь в прибрежных камышовых зарослях, выслеживали оттуда купеческие суда и внезапно атаковали, и захватывали их, пользуясь лёгкостью и ходкостью своих лодок.

Ближе к зиме они ушли с моря, поднялись вверх по Яику, где в удобном месте и зазимовали, а весной снова пустились на промысел; и так год за годом, положив начало долголетней пиратской традиции яицких казаков.

О лодках, употреблявшихся в XVI—XVII вв. на Нижней Волге, Яике и в северной части Хвалынского моря, известно немного, упоминания в источниках о них очень скупы (одно из них см. ниже). Впрочем, о внешнем виде лодок конца XVII — нач. XVIII вв. на Волге и Каспии дают представление гравюры-иллюстрации к книге голландского путешественника де Бруина, изданной в 1711 г.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> Карпов А. Б. Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550—1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 39—41, 46.

<sup>93</sup> См.: Де Бруин К. Путешествия в Московию // Россия XVIII в. глазами иностранцев. — Л.: Лениздат, 1988.

Лодки имели меньшие, чем у стругов, размеры (длину, ширину, осадку и высоту надводного борта), более тонкую обшивку и лёгкий набор. Строились, как и большинство тогдашних судов, «на трубе» — вытесанной из цельного ствола основе, борта которой после «разводки» наращивались несколькими рядами досок. Для них были характерны длинные и острые, высоко приподнятые, со значительными свесами, оконечности, благодаря которым лодки легко резали волну и были ходки на вёслах. Органом управления служило рулевое весло; в попутный ветер на мачте ставился прямой парус.

Лодки были хороши для действий вблизи своих станов и в тех случаях, когда не требовалось удаляться в открытое море.

Отправляясь же на промысел к чужим берегам, казаки пересаживались в более крупные и мореходные суда — струги, способные принять на борт значительные экипажи с их припасами и оружием. Различие между стругами и лодками хорошо видно из донесения, отправленного в 1636 г. воеводой князем Козловским: «...зазимовало на Хвалынском море девять стругов яицких казаков, а в стругу по штидесят [60] и по семидесят [70] человек да двенадцать лоток выгребли из Яику на Хвалынское же море к тем же казаком, а в лодке по двадцати человек»<sup>94</sup>.

## Струг

Струги являлись одними из древнейших и наиболее распространённых гребных судов, упоминаемых еще в «Русской правде» 1054 года.

Очень скоро «струг» превращается в термин собирательный. На протяжении веков так именовали самые разные суда: речные и морские; военные, транспортные, пассажирские, различных размеров и грузоподъёмности.

Здесь речь пойдёт о морских стругах яицких казаков, на которых они производили свои разбои по всему Каспию, а потом, когда «воровство» волей-неволей пришлось оставить, перевозили различные грузы.

---

<sup>94</sup> *Карпов А. Б.* Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550–1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 189.

Оговоримся сразу, что в настоящее время неизвестно ни одного достоверного изображения таких стругов, нет даже их описаний — лишь краткие, рассеянные в текстах архивных документов упоминания о грузоподъёмности, количестве людей и пушек на борту, наличии или отсутствии парусов — вот и всё. Русские «письменные» люди в те времена были далеки от беллетристики, предпочитая ограничиваться сухими отчётами. Все подробности, касающиеся конструкции, постройки, оснастки судов и управления ими, были ведомы лишь занимавшимся этим специалистам. Но они, к сожалению, никаких свидетельств не оставили; хотя последние, может быть, просто не дошли до нас или ещё не разобраны в архивах.

Однако нельзя сказать, что всё потеряно, и яички морские струги есть суда, совершенно для нас неведомые. Дело в том, что донские и яички казаки часто вместе действовали на Волге и Хвалынском море; а это уже даёт основание предположить близкое сходство, если не полное единообразие их речных и морских судов. О стругах донцов сохранились кое-какие сведения в письменных источниках XVII века. Изготавливались они вплоть до XVIII века следующим образом. Основа или «струговая труба» вытёсывалась из цельного древесного ствола; борта наращивались досками — «нашвами» («ошивинами»). Изнутри устанавливали шпангоуты — «опруги». По сравнению со стругами речными, морские имели более прочные набор и скрепление, большие высоту надводного борта и осадку, а также приподнятые для лучшей всхожести на волну оконечности. О размерах морских стругов донских казаков известно следующее: «Струг, согласно сведениям адмирала Корнелиуса Крюйса 1695—1696 г., длиной от 50 до 70 футов и более (неясно, какие футы имелись в виду: в рейнских футах это 14,8—20,7 м, в английских 15,2—21,3 м, в парижских 16,25—22,75 м, и в амстердамских 16,6—23,2 м с возможным превышением максимума в каждом случае. — *Авт.*). Вёсел насчитывалось от 16 до 40»<sup>95</sup>. Крюйс также сообщает, что «онье (т. е. струги. — *Авт.*) снабдевают они по бокам шанцами из тростника, соломы или камыша..., которые им в защиту груди против стрел служат»<sup>96</sup>. И ещё:

---

<sup>95</sup> *Королёв В. Н.* Босфорская война. — М. : Вече, 2007. — С. 27.

<sup>96</sup> *Тушин Ю. П.* Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Чёрном морях (XVII в.). — М. : Наука, 1978. — С. 53.



«...которые из них бывают очень шатки, на тех употребляют толстые пучки камыша, привязывая оные к бортам, дабы тем себя от опрокидывания сохранить»<sup>97</sup>.

Есть все основания отнести написанное петровским адмиралом и к морским стругам яицких казаков; т. е. сведения как о размерах судов, так и о применении камыша для повышения остойчивости, непотопляемости и в качестве защиты в бою.

Вышеописанным способом камыш употреблялся русскими в своих южных морях, судя по всему, с древнейших времён, так как строившиеся «на трубах» суда были узки и низкобортны. Ещё в конце 50-х гг. XIX века подобные, вязавшиеся с наружной стороны бортов «снопы» длиной до 5 футов (около 1,5 м), имелись на «трубчатых» нижеволжских коснушках и бударках<sup>98</sup>. А ведь море Каспийское по силе и продолжительности штормов является наиболее бурным из всех южных морей Европы и Азии. Разумеется, самые шторма здесь зимой, весной и осенью. Но казаки-то и выплывали на море сразу же вслед за сходом льда, нередко промыслили до самой поздней поры, а если не успевали зайти в Яик до ледостава — зимовали на островах.

При таких обстоятельствах длинные сигарообразные камышовые снопы вдоль бортов были совсем не лишними в борьбе со стихией; как и в бою, «шанцы» из того же материала.

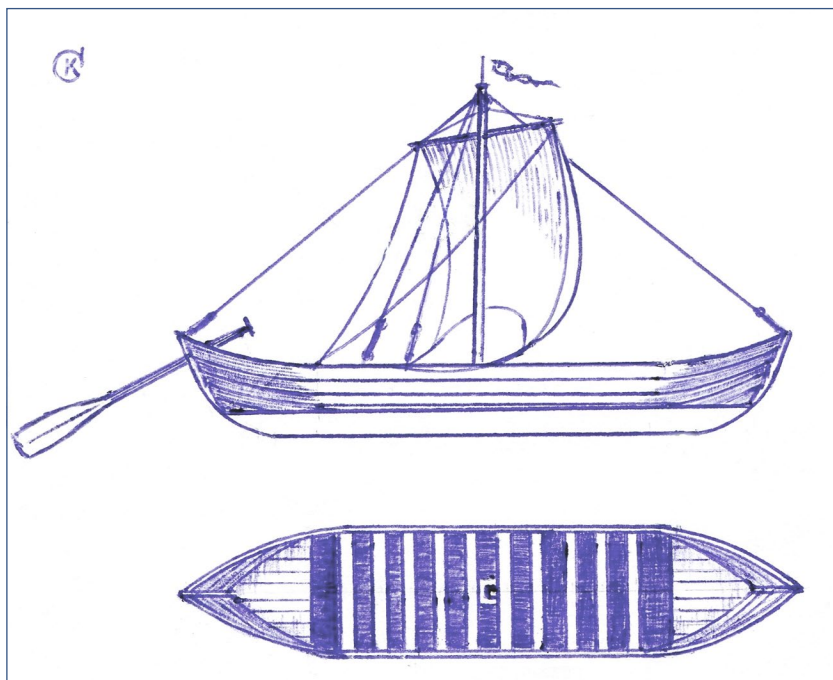
Морские струги появились на Каспийском море со времён покорения Астрахани в 1556 году. На них ходили «за зипунами» яицкие, донские, волжские, терские и запорожские казаки; а также снаряжаемые против «воров», в защиту коммерческого судоходства, стрельцы. Тип казачьего струга зародился на Волге и ведёт своё происхождение от ушкуев: судов, на которых плавали предшественники волжских и яицких казаков, ушкуйники<sup>99</sup>.

---

<sup>97</sup> Там же. С. 53–54.

<sup>98</sup> *Богославский П.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. — СПб. : В типографии Морского Министерства. 1859. — С. 160–161.

<sup>99</sup> *Карпов А. Б.* Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550–1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 25.



*Рис. 29. Морской струг яицких казаков. XVII век.  
Предполагаемый вид. Рис. С. Курноскина.*

Эти суда имели одинаковые формы носа и кормы, что упрощало постройку и повышало манёвренность в бою.

Основным двигателем были вёсла; вспомогательным — прямой парус, ставившийся на невысокой съёмной мачте только при следовании по ветру, так как держать круче бескилевые суда не могли.

Управлялись струги рулевым веслом с большой лопастью; палубы не имели, лишь в носу и корме делались «закрой», и на всём протяжении — скамьи для гребцов.

Артиллерийское вооружение состояло из нескольких малых пушек — фальконетов, подвижно закреплённых своими цапфами на железных вертлюгах — вилках с толстым штырём, вставлявшимся в специальные гнезда, высверленные в деревянных тумбах, установленных в носовой и кормовой оконечностях. Такие «челночные пушки» яицких казаков можно было видеть в Уральском

краеведческом музее, когда тот ещё находился в Старом соборе. Кроме того, известны случаи установки казаками на своих стругах пушек гораздо более крупного калибра, обычно взятых «с бою»<sup>100</sup>.

Вообще эти суда, называвшиеся морскими, годились скорее для прибрежного плавания. Имея плоское дно (хотя и с плавным подворотом в скулах), малую осадку, они были валки; из-за отсутствия палубы и недостаточной высоты надводного борта заливались в свежую погоду, а корпус (где все детали продольного набора заменяла единственно «труба» или, как её ещё называли, «чёлн»), не имея достаточной прочности, перегибался на волне.

Все эти качества, ухудшавшие мореходность, происходили от следующих причин: плоское дно, малая осадка и отсутствие киля — от необходимости преодолевать мелководье в устьях рек и перетаскивать суда посуху. Отсутствие палубы — ради удобства работы вёслами. Все гребные суда подобных размеров, как в России, так и в прочих странах Европы, Азии и Америки, вплоть до конца своего существования строились беспалубными. Низкий надводный борт (на малых стругах — около полуметра, на больших — не выше 0,8 метра) был обусловлен оптимальной длиной весла и углом его вхождения в воду. Малая прочность корпуса — потому, что основой его был не мощный килевой брус, а «труба» (выдолбленный древесный ствол).

Использование струговых труб ускоряло, упрощало и удешевляло постройку; требовалось гораздо меньше досок, брусков, а также «креньев» (детали из дерева естественной кривизны) на шпангоуты и штевни. Кроме того, суда «на трубах» были легче «наборных», что для казаков было очень важно.

Теперь о положительных качествах морских стругов, главным из которых являлся хороший ход на вёслах (скорость запорожских чаек считается до 8,1–8,6 узла; видимо, такой же она была и у мало чем отличавшихся от них морских стругов донских и яицких казаков)<sup>101</sup>.

---

<sup>100</sup> *Карпов А. Б.* Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550–1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 315.

<sup>101</sup> *Королёв В. Н.* Босфорская война. — М. : Вече, 2007. — С. 125; *Тушин Ю. П.* Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Чёрном морях (XVII в.). — М. : Наука, 1978. — С. 53.

Ещё одним достоинством казачьих морских стругов была высокая манёвренность. Имея симметричные оконечности, они легко могли изменять направление движения: стоило кормщику перейти с кормы на нос и закрепить второе рулевое весло на имевшейся там уключине, а гребцам «протаванить»<sup>102</sup>, и вот уже струг без всякого разворота бежит в обратном направлении.

Много способствовала успешным действиям казаков осадка их судов; ведь последние часто приходилось перетаскивать с одной «воды» в другую посуху: волоком на катках из брёвен, волоком же на полозьях — санях, или перевозить, поставив на колёса. Если дул попутный ветер, то ради облегчения работы поднимались паруса.

Для тех условий, что сложились в XVI—XVII веках на Каспийском море (главнейшее из них — это отсутствие у казаков собственных портов и гаваней, где могли бы базироваться более крупные, мореходные и лучше вооружённые корабли), струги были наиболее подходящим типом боевого судна.

Строили их в основном на речных плотбищах у казачьих городков, но бывало и где придётся; между походами прятали в талах и камышах дельты Яика, а то и затапливали.

Строили очень быстро — в две недели или немногим более, при наличии готовых «труб», на воду спускался целый флот из десятков судов, хотя иной раз сработанных на «живую нитку». «Трубы» или «колоды» сплавлялись в низовья Яика на плотках, так как струги делали только из сухого дерева и только в тёплую весенне-летнюю пору<sup>103</sup>.

Выше уже говорилось, что струги в качестве морских судов были весьма несовершенны, однако яицкие казаки ходили на них в набеги по всему Каспию, часто пересекая море поперёк.

Эти суда издавна применялись казаками не только для военных, но и для коммерческих надобностей; а после прекращения в конце XVII века морских разбоев остались при исполнении исключительно своих мирных торговых функций. На них из Астрахани к устьям Яика доставляли продовольствие, снабжение, оружие и боеприпасы, а обратно везли продукты рыболовного и тюленьего промыслов.

---

<sup>102</sup> «Таванить» — грести в обратную сторону (в говоре уральцев).

<sup>103</sup> *Тушин Ю. П.* Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Чёрном морях (XVII в.). — М. : Наука, 1978. — С. 39.

На морских транспортных стругах, дабы не подмочить груз, устраивали второе дно (нечто вроде сланей), а поверху — лубяное закрытие (прообраз палубы). Боевые казачьи струги, употреблявшиеся на Каспии в течение полутора столетий, выдерживали тяжёлый норов этого моря благодаря многочисленности и опытности своих экипажей, выгребавших вёслами в свежую и даже штормовую погоду, когда направление ветра не позволяло использовать парус. Струги торговые, управлявшиеся малым числом судорабочих, в подобных ситуациях оказывались беспомощными и часто терпели крушение (впрочем, это относилось более к астраханцам, чем к яицким казакам). В конце концов Пётр I своим указом 1717 года запретил плавание на стругах и бусах и вменил судовладельцам строить суда только по иноземным образцам, в большинстве своём, как оказалось, не годившимся для условий северной части Каспийского моря.

Яицкие казаки — люди упрямые, приверженные старине, не любившие Москвы и всех приходящих оттуда новых веяний, главной целью которых было лишить их воли. Государевы указы они заслушивали на кругу в главном своём городке, а уж исполняли их по своему разумению, «когда пристойно будет». Так было и в отношении стругов. Воинские исчезли с прекращением походов, транспортные же, возможно, бывшие воинские, употреблялись ещё в первой половине XVIII века, пока им на смену не пришли новые суда, более пригодные для плаваний в Каспийском море.

## Буса

В XVII веке, когда морские струги использовались яицкими казаками по большей части в военных целях, у них имелся и собственный тип чисто грузового судна, называвшегося так же, как и большие астраханские торговые суда — буса. О таких бусах сообщал ярославский рыбопромышленник Михаил Гурьев, часто бывавший в те времена в низовьях Яика. Буса представляла собой большую морскую лодку, служившую для перевозки товаров между Астраханью и устьями Яика. Кроме своего названия, да, может быть, отдалённого северного предка, она ничего общего с «бусами-кораблями» не имела. Строилась «на трубе», борта наращивались досками; нос острый, корма обрезная. По тем време-

нам это были суда, наиболее приспособленные к местным условиям плавания, ходившие главным образом под парусами. В воде сидели неглубоко, но благодаря своим обводам и скруглённому днищу хорошо отыгрывались на короткой, высокой и крутой волне мелководного Северного Каспия. Балласт на них содержался в мешках<sup>104</sup>; видимо, для устранения крена или придания судну необходимого дифферента. Как и на стругах, вдоль бортов, для повышения плавучести и остойчивости, от носа до кормы прикреплялись толстые сигарообразные связки камыша или морского тростника<sup>105</sup>. Следует отметить, что у казаков малороссийских суда такого же типа и назначения именовались дубами.

### Косная лодка

Этот лодочный тип получил широкое распространение по Волге, Дону, в прибрежье Северного Каспия и на нижнем течении реки Урал.

Происхождение названия точно не установлено; возможно, от глагола «покосить» — идти круто к ветру; а это значит, что уже в начале своей истории лодки, вероятно, обладали хорошими парусными качествами.

Как судовой тип косная лодка сформировалась во второй половине XVII столетия на Волге, а оттуда очень быстро попала на Яик и Дон. В разбойничьих песнях о тех временах, и в особенности о Стеньке Разине, очень часто упоминается о «косных лодочках», которыми постепенно заменяются в народной поэзии старые «снарядные гребные стружки».

Изначально косная лодка, как и многие другие русские суда, имела своим основанием «челнок», выдолбленный из ствола осины, борта которого наращивались обшивными досками, а изнутри устанавливались «рёбра» (шпангоуты). Впоследствии лодки стали строить целиком из досок — с округлыми мореходными обводами и брусковым килем, необходимым для плавания под парусами.

---

<sup>104</sup> Дариенко В. Н. Классовая борьба на Яике в XVII — начале XVIII вв. — М. : Высшая школа. 1966. — С. 19.

<sup>105</sup> Там же.

В середине XIX века косные имели следующие основные размеры, которые сохраняли и в дальнейшем: длина 5,5–9,1 м, ширина 0,9–3,5 м, осадка 0,3–0,7 м, грузоподъёмность 400–1600 кг.



*Рис. 30. Коснушка «на трубе», вооружённая двумя мачтами с шпринтовыми парусами<sup>106</sup>*

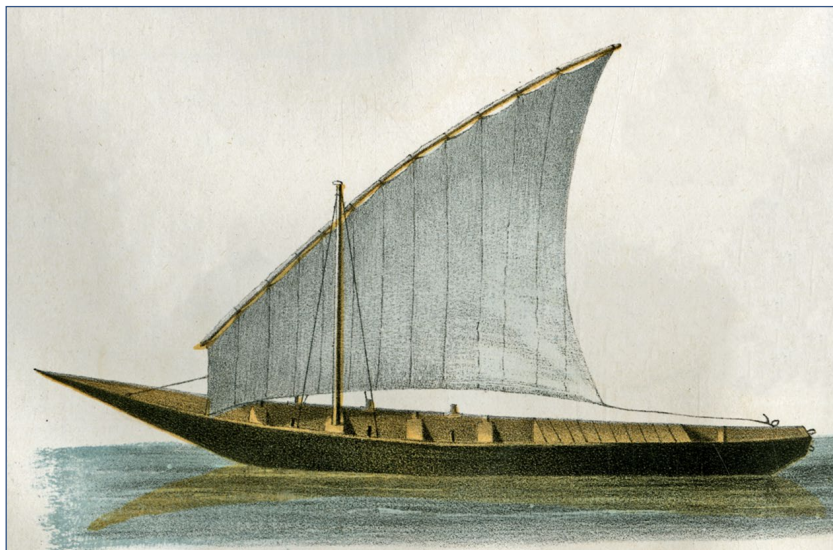
Косные лодки предназначались для перевозки пассажиров, были очень красивы и со стороны смотрелись, как плывущие по воде птицы.

Они имели ровную и согласную кривизну всех обводов корпуса «без крутых изворотов и излишней полноты носовой и кормовой линий»<sup>107</sup>. Форштевень был значительно уклонен наружу (до 30 гр.), ахтерштевень — ещё более (до 45 гр.).

---

<sup>106</sup> Приводится по: *Богославский П.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. — СПб. : В типографии Морского Министерства, 1859 (чертежи, фиг. 62).

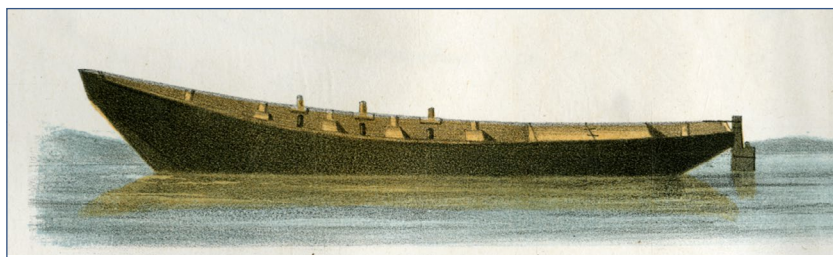
<sup>107</sup> *Шубин И. А.* Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). — М. : Транспечать НКПС, 1927. — С. 90.



*Рис. 31. Коснушка «на трубе», вооружённая одной мачтой с рейковым парусом (Бэр К. М. Рисунки. 1861, D. I. 5 E)*

В старину, когда управлялись рулевым веслом, лодка имела острую корму, а в XIX веке ахтерштевень стали подрубать и выводить малых размеров транец, не касавшийся воды, на который навешивался руль.

Косные, работавшие на взморье, в XIX–XX вв. строились с менее острыми носами, уклон форштевня был не столь велик, а для защиты от повреждений к нему крепился водорез.



*Рис. 32. Коснушка дощатая (Бэр К. М. Рисунки. 1861, D. I. 5 C)*

Косные были очень ходкими, особенно под парусами, хотя и на вёслах шли хорошо; малая осадка позволяла без труда пре-



одолевать мелководье и речные перекаты. Лодки легко всходили на волну, разрезая её острой носовой частью и не допуская внутрь себя даже брызг.

Они были открытыми, беспалубными; внутри, на небольшом расстоянии от задней оконечности, имелась переборка, отделявшая кормщика; середину занимал пассажирский отсек с лавками по бортам, над которыми устраивался «зонт» (двускатный навес или тент). В носовой части помещались поперечные скамьи для гребцов; их было от четырёх до двенадцати человек, каждый работал одним веслом.

Первоначально в XVII–XVIII веках косные оснащались одной мачтой с большим прямым парусом, в XIX веке они несли одну-две съёмные мачты с косыми парусами; у самых больших были рейковые (как на реюшках и рыбницах), у лодок поменьше — шпринтовые, либо опять же рейковые.

В XVII веке косные стали излюбленными судами «воровских» казаков, действовавших на Волге, Яике и в северной мелководной части Каспия.

После того как казаки перестали «ходить за зипунами», ещё долго, вплоть до конца XIX века, на косных совершали свои нападения и грабежи по Волге и взморью многочисленные шайки речных и морских разбойников.

С водворением в тех краях спокойствия, появление косных лодок перестало вселять трепет в сердца путешественников. Теперь их использовали в мирных целях: большие перевозили по Волге пассажиров, малые употреблялись в её низовьях зрителями рыбных промыслов и ватажными объездчиками. В устьях Яика малые косные служили для охраны войсковых вод от браконьеров и нападавших на рыбаков разбойников; при морских судах их применяли в качестве подьездных. Такие лодки, называвшиеся «коснушками», имели навесной руль, не более трёх гребцов, действовавших каждый парюю вёсел, и две мачты, оснащённые шпринтовыми парусами; были и одномачтовые с рейковым парусом.

Трудно сейчас сказать, когда этот лодочный тип прекратил своё существование; известно только, что до конца 20-х годов прошлого века косные в Гурьеве ещё употреблялись.

## Расшива

Термин этот является производным от глагола «расшивать», «шить», что в старой русской речной и морской терминологии означало «строить» (в смысле — строить судно).

Расшива родилась на Волге и поначалу представляла собой лодку с долблёной основой — «трубой», борта которой наращивались досками. В Сенатском указе от 28 ноября 1744 года есть упоминание про эти расшивы; для морского плавания на них устраивали палубу, и в длину они «поверху с носа до кормы» достигали 15 метров<sup>108</sup>. Встречаются упоминания о таких расшивах и в более поздних документах<sup>109</sup>.

Расшивы, целиком построенные из досок, появились позже и представляли собой дальнейшее развитие русских типов речных судов, таких как волжские шитики и романовки. Это были речные парусники с прекрасными обводами, хорошо приспособленные для плавания по великой русской реке, где много мелей и перекастов, но есть широкие, глубокие плёсы, на которых крепкий ветер способен развести изрядные волны, хотя и короткие, но высотой подобные морским.

---

<sup>108</sup> Сенатский указ от 28 ноября 1744 г., трактующий об астраханских рыболовных судах, ходивших к р. Яик (Урал). В числе этих судов упоминаются «расшивы, т. е. лодки», на коих имеются «деланные на трубах расшивы» — уширения палуб. Об их размерах в указе говорится следующее: «длиною поверху с носа до кормы не больше 7 сажень...» (Цит. по: *Шубин И. А.* Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). — М.: Транспечать НКПС, 1927. — С. 245–246.)

<sup>109</sup> «№ 15 Указ Астраханского губернского магистрата в Астраханскую рыбную контору о типах рыболовецких и купеческих судов и развитии тюленьего промысла. 26 апреля 1765 г. <...> велено: 1-е. Для ловли в море рыб русским ловцам позволять лодки употреблять как на трубах, именуемые розшив, так и на килях деланные, токмо б были не меньше шести саженных, имели парус и греблю, к тому ж по величине их якоря и прочее, и для того их свидетельствовать в крепости на деловом дворе, и оным лодкам быть всегда непременно; на оных же пропускать в Яик, Гурьев городок для покупки рыб и икры купцам». (Цит. по: Достояние губернии. Из истории астраханских рыбных промыслов XVIII — нач. XIX вв. — Астрахань: Изд. Касп. НИРХ, 2003. — С. 33.)

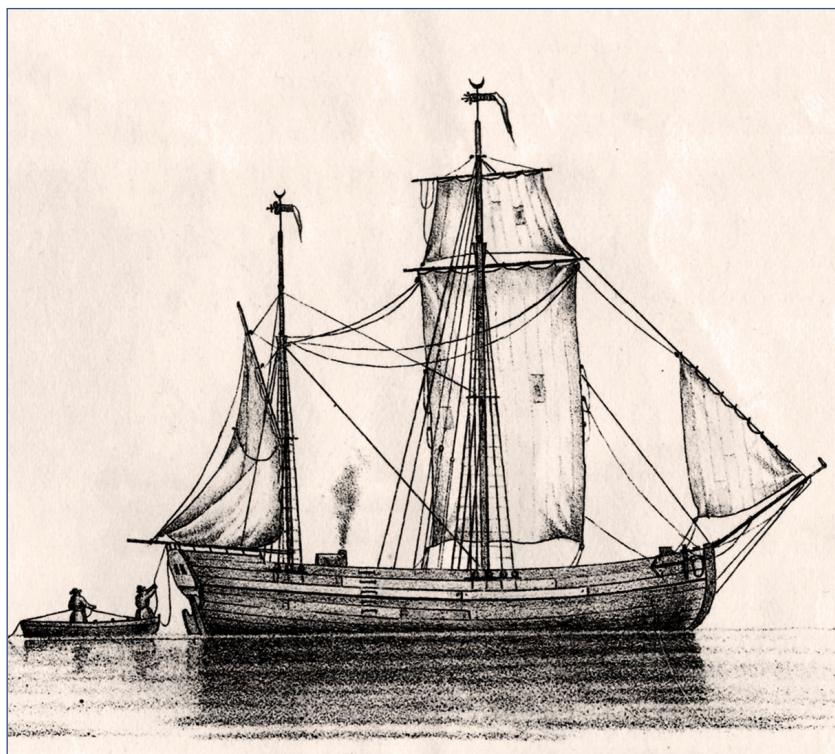


Рис. 33. Морская расшива<sup>110</sup>

За неимением хороших морских судов, приспособленных к плаванию в условиях Северного Каспия, астраханцы стали ходить в море на таких расшивах, а чтобы уменьшить дрейф под парусами, с носа и кормы наветренного борта опускали вертикально в воду две солидных размеров доски — «задорины», служившие в качестве бортовых шверцев. После первых опытов на Каспии расшивы стали делать на более крепком наборе и с более округлыми подворотами, но всё же настоящих мореходных судов из них не вышло. Поэтому отвечая потребностям грузоперевозчиков, родился совершенно иной тип судна, при-

---

<sup>110</sup> Приводится по: *Богославский П.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. — СПб. : В типографии Морского Министерства, 1859 (чертежи, фиг. 39).

годный для моря и перенявший имя расшив волжских, ничего общего с ними не имея. Фактически это был несколько видоизменённый шхоут, голландский прибрежный парусник, введённый в употребление на Руси волею Петра. Как и шхоуты, мореходные расшивы имели полное носовое образование; плоское, но с брусковым килем дно, плавным подворотом переходившее в отвесные борта; неважно лавировали, были валки и тихоходны. Однако делать их более острокильными, улучшая морские и парусные качества за счёт увеличения осадки, не позволяли глубины в северной части моря, устьях Волги и Урала. Ещё в первой половине 30-х годов XIX века, как сообщает И. Железнов, в Гурьев приходили расшивы с осадкой более двух метров, но начавшееся вскоре падение вод вынудило применять суда меньших размеров<sup>111</sup>.

В конце 50-х годов XIX века мореходные расшивы делались следующих основных размерений:

- длина 17–22,8 м;
- ширина 4,9–6,4 м;
- грузоподъёмность 115–196 тонн;
- осадка в грузу 1,2–1,5 м.

Управлялись командами в пять-восемь человек; вооружались двумя однодеревыми мачтами, из которых «большая» (грот-мачта) несла прямой парус «топ» и над ним «брам-топ»; бизань-мачта имела один гафельный трисель, от бушприта ставился кливер. Крупные расшивы ходили обыкновенно из Астрахани к мангышлакским пристаням, а те, что поменьше, занимались перевозкой хлеба и строевого леса на Кавказ и в Гурьев. Кстати сказать, экспедиция для осмотра северо-восточных берегов Каспийского моря под руководством Г. С. Карелина совершила в 1832 году свой исследовательский вояж вдоль северо-восточных берегов Каспийского моря именно на четырёх мореходных расшивах, причём для удобства были выбраны суда очень небольшие — грузоподъёмностью от 40 до 65 тонн. На расшивах плавали и гурьевские казаки, вполне успешно конкурируя с «иногородними» судовладельцами в перевозках между Гурьевом и Астраханью.

---

<sup>111</sup> Железнов И. И. Уральцы. Очерки быта Уральских казаков : в 3 т. Т. 1. — СПб. : Типография товарищества «Общественная польза», 1910. — С. 160.

Но вот начал падать Каспий; большим судам стало не пройти в Урал, а паузить их на рейде подразумевало, кроме потерь от простоев, ещё и оплату лихтеров, способных доставить грузы со взморья в Гурьев. Такая перспектива при низких тогдашних фрахтах была совершенно неприемлема, и, чтобы не работать себе в убыток, хозяевам пришлось бросить расшивы и приняться за другие парусники — меньшего размера, но более отвечающие требованиям времени — шхуны, а также ещё менее грузоподъёмные рыбницы, кусовые и салмовки.

### Реюшка

Изначально суда этого типа назывались малыми кусовыми. Они были самыми первыми кусовыми лодками, от которых пошли все остальные разновидности — живодные, стоечные, транспортные. Вели свое происхождение от косных лодок, строились «на трубах».

Применялись на зверобойном промысле, отчего их также именовали тюленьими лодками. Были усовершенствованы после больших заловов тюленя в 1829 и 1830 гг., когда судовладельцы, получившие изрядную прибыль, смогли более щедро оплачивать труд судостроителей<sup>112</sup>. Тюлень имеет привычку в определённые часы целыми стадами выползать на низменные острова, а спустя некоторое время опять уходит в воду. Поэтому промысловики старались, перебив зверя на одном лежбище, как можно быстрее «подбежать» к следующему, чтобы успеть захватить добычу и там. У кого судно было резвее, у того были и лучшие заловы; поэтому хозяева, не скупясь, платили мастерам, чтобы получить самую быструю, лёгкую и в то же время мореходную лодку. Так создавался тип каспийского парусника реюшки: красивого и ходкого.

Его же под именем малой ловецкой кусовой стали использовать рыбаки для «фырочного» (поискового) лова, где скорость была не менее важна, чем в тюленьем промысле. Парусное вооружение поначалу несли, как у стоечных кусовых (об этом см. ниже),

---

<sup>112</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). — М.: Транспечать НКПС. 1927. — С. 250 (см. гл. «Кусовая»).



*Рис. 34. Промысловые парусные суда в гавани Ракушечьей пристани под Гурьевом. Фото конца XIX — начала XX вв.<sup>113</sup>*

но бизань-мачта, имевшая шпринтовый парус, делалась съёмной; во время работы с рыболовецкой снастью она укладывалась на палубу.

Эти суда выставляли сети по всему Северному Каспию и беспрестанно целый день, а то и ночью, лавировали с одного места лова к другому, либо в поисках стоечного судна, на которое сдавали рыбу. Лавировать у астраханцев, значит, «реить»; отсюда и название «реюшка», закрепившееся за малой ловецкой кусовой.

Изначально строившиеся до восьми метров длиной реюшки с годами постепенно увеличиваются в размерах. В 60-е гг. XIX века

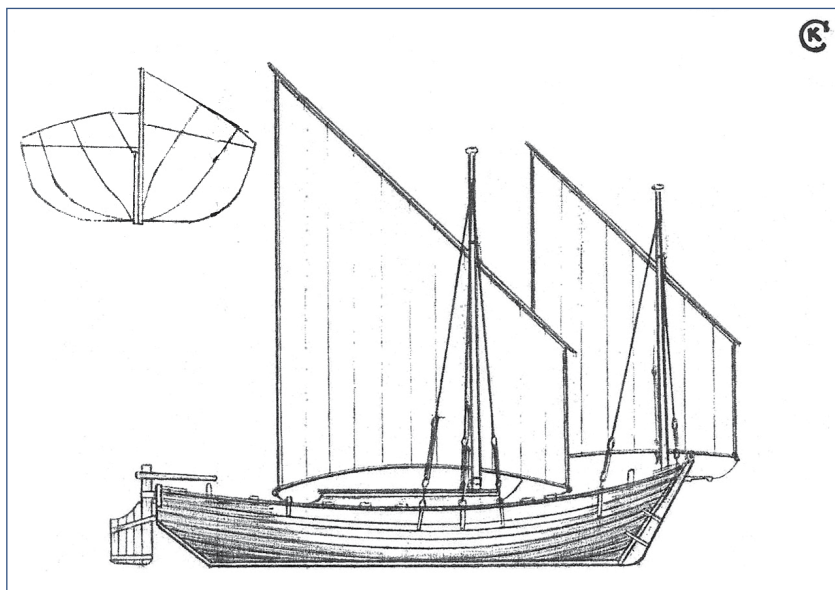
---

<sup>113</sup> Приводится по: *Бородин Н. А.* Уральские казаки и их рыболовства. — СПб. : Издание «Вестника казачьих войск», 1901. — С. 30. (Слева и справа двумя группами стоят реюшки. В центре: реюшка идёт бейдевинд левого галса под одним корневым парусом. В правом нижнем углу фото: с более высокими мачтами стоят две стоечные кусовые.)

они сменили прямые паруса на более удобные рейковые, позволяющие иметь хороший ход на попутных курсах и в то же время держаться достаточно круто к ветру. При таком типе вооружения бизань-мачта исчезла, а в носовой части, у самого форштевня, появилась фок-мачта с «фоковым» же парусом. Грот-мачта осталась на прежнем месте; именовалась, как и несомый ею большой парус, «коренной» или «корневой». Вот основные размерения реюшек, употреблявшихся астраханскими и гурьевскими ловцами в первой половине XX века:

- длина наибольшая 10,6 м;
- длина по килю 8,2 м;
- ширина 3 м;
- осадка в грузу 0,7 м;
- водоизмещение в грузу 10,4 тонн;
- грузоподъёмность 5,8 тонн;
- площадь парусов 35 м<sup>2</sup>.

Экипаж обычно состоял из трёх человек. В штиль шли на вёслах, а по узким мелким протокам в камышах толкались шестами.



*Рис. 35. Реюшка. Боковой вид и парусное вооружение. Первая половина XX века.  
Рис. С. Курноскина по чертежу Г. Тимошечкина*

Реюшки имели ту же конструкцию и обводы, что и кусовые, лишь корма не закрывалась палубой; борта снаружи смолились, палуба пропитывалась олифой.

Корпус делился на отсеки; в самом носу был тесный (чуть более метра в высоту и полтора в ширину) кубрик; далее хранилище для сетей, потом отсек для рыбы, а в последнем отсеке находились крючковые снасти, дрова и утварь. За переборкой этого отсека — кокпит, где на ходу правил рулевой; здесь на «жарнике» готовили уху, отсюда же ставили сети и забивали сетные кольца — гундеры. Обычно при реюшке имелась лодка-подчалок, применявшаяся для постановки сетей.

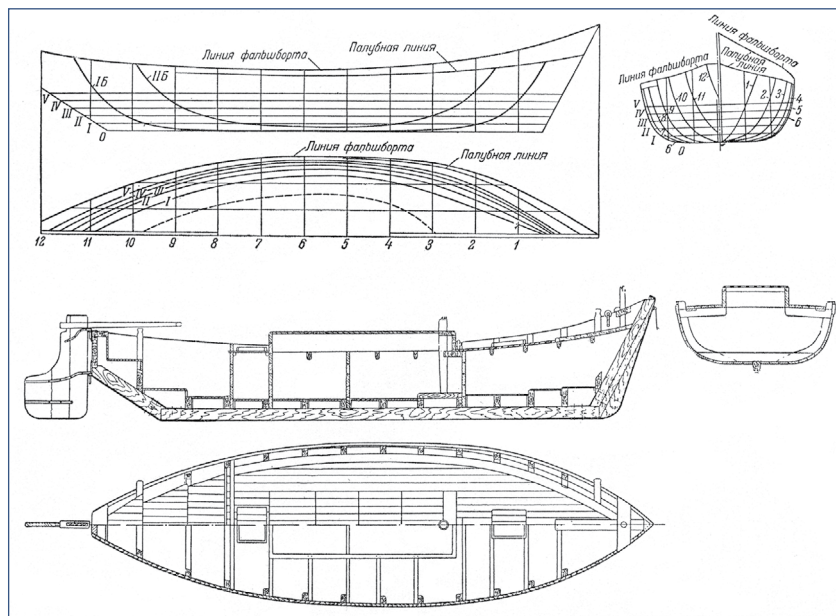


Рис. 36. Реюшки, строившиеся по типовому проекту. Теоретический чертёж, разрезы и план палубы. Середина XX века<sup>114</sup>

Сказать что-либо определённое о времени появления реюшек у рыбаков-уральцев не представляется возможным за недостат-

<sup>114</sup> Приводится по: Емельянов Ю. В., Крысов Н. А. Справочник по мелким судам. — Л. : Судпромгиз, 1950. — С. 186.



ком сведений. Разумеется, это произошло уже после утверждения курхайских рыболовств в 1816 г. Скорее всего, гурьевские казаки довольно скоро обзавелись собственными реюшками, чтобы не быть в пролове и не отставать от своих сильных конкурентов-астраханцев.

В месяцы, отведённые для морских рыболовств — курхаев (весной — от момента схода льда до 20-х чисел мая, осенью — с 15 августа до 20-х чисел октября, иногда до начала ноября), десятки гурьевских «риушек» бороздили войсковые воды.

Когда именно парусные реюшки в Астрахани и Гурьеве<sup>115</sup> были выведены из эксплуатации, авторам также неизвестно, но в 60-х гг. XX века они ещё работали. Как пример, можно привести картину Я. Д. Ромаса «Колхозные реюшки на раскатах», написанную в 1961 г. На ней изображена целая флотилия парусных реюшек, стоящих на якорях в прибрежном мелководье Северного Каспия близ дельты Волги.

Счастье рыбацкое переменчиво, и ловцы-казаки в полной мере познали его неверность, терпя на море множество невзгод и опасностей. Весной могло затереть и утащить невесть куда дрейфующими ледяными полями. Под осень, если не уследил приближение непогоды, не успел поснимать сети — их снимет шторм, скатает верёвкой и похоронит на дне морском; вот и разорение. А если судно и снасть взяты в долговую аренду — чем теперь расплачиваться? А сам не успел укрыться в камышовых «залазнях», значит, штормуй в море. Вообще, пережить шторм старались на якоре, благо Северный Каспий мелок, лишь бы выдержал канат, да якорь не пополз у подветренного берега. В противном случае выкинет, и вот она — погибель. Если прихватывало на переходе открытым морем, шли под одним зарифлённым корневым парусом. У астраханцев как-то бурной ночью случилось такое: реюшка ухнула между волн, парус обзвеврился и шкот лёг на палубу; затем судно взметнулось на гребень, парус надулся, резко натянул шкот, и тот просто сбросил за борт оказавшегося рядом ловца. Его пытались искать, но куда там: ночью, да в шторм...

---

<sup>115</sup> Астраханский и Гурьевский промысловые районы по своим условиям практически не отличаются друг от друга, и, как следствие, способы и орудия лова (в т. ч. суда) в них применялись совершенно одинаковые.

Ближе к зиме большую опасность представляли внезапно грянувшие морозы, когда в плену у замёрзшего моря оказывались целые флотилии реюшек, а ранний лёд — «резун» — губил множество сетей, да и сами суда, как ножом распарывая бортовую обшивку, ставя на грань нищеты гурьевских казаков, жителей бесплодных низовых земель, у которых лодка и снасть часто были единственными средствами к существованию. Не зря, видно, говорится, что море — это горе, а без моря — горя вдвое. Но человеку без водной стихии и её даров не прожить, и потому реюшки, этот один из самых удачных типов прибрежного парусника, ещё долго работали в рыбколхозах, пока не получили массового распространения простые и надёжные малые ловецкие моторные суда.

### Кусовая

Ведёт своё происхождение от косных лодок. Поначалу эти суда, отличавшиеся от волжских косных более основательным строением, предназначенные для рыбного и тюленьего промысла в Каспийском море, не обладали достаточными мореходными качествами, так как по бедности владельцев делались на долблёной основе — осиновой «трубе» с досками («нашвами») вдоль бортов; были валкими и под парусами малоустойчивыми.

Всё изменилось после того, как в 1829 и 1830 годах необыкновенно большие заботы тюленя позволили судовщикам поправить своё состояние и, ради дальнейшего расширения промысла, заказать суда лучшего качества с полностью дощатой обшивкой на крепком наборе<sup>116</sup>.

По словам Н. Я. Данилевского, «из судов употребляются на Курхайском лове кусовые лодки палубные и полупалубные и подрашивные лодки, для переборки же сетей простые бударки»<sup>117</sup>.

В XIX веке на Каспийском море известны кусовые нескольких разновидностей: стоечные, ловецкие (другое название —

---

<sup>116</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). — М. : Транспечать НКПС. 1927. — С. 250.

<sup>117</sup> Данилевский Н. Я. Описание уральского рыболовства. Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. 3. — СПб. 1860. — С. 43.

реюшки), живодные (для крючного лова белуги на «живодь» или на «кус»), тюленьи (те же самые ловецкие, но оснащённые для зверобойного промысла) и провиантские или мангышлакские (транспортные). Уральские казаки употребляли кусовые ловецкие (реюшки), тюленьи и стоечные: сначала покупали эти суда у астраханцев, но вскоре наладили постройку их у себя в Гурьеве.

Далее под названием «кусовая» речь пойдёт о стоечных судах этого типа.

Кусовая (в говоре уральцев) произносилась как «кусава» (ударение на последнем слоге)<sup>118</sup>; именовалась и как «стойка», «стоечная лодка» или «приёмная лодка». Относительно происхождения термина «кусовая лодка» существует несколько версий. Его выводят как от волжских косных лодок, так и от способа лова белуги «на кус» (рубленая на части крупная тарань, которой наживляли крючную снасть; но это может относиться только к судам ловецким — живодным кусовым лодкам, применявшимся астраханскими рыбаками). Наиболее правдоподобной кажется версия, приведённая в «Словаре говоров уральских (яицких) казаков» Нестора Малечи: «Кусова, кусава — морское судно уральских казаков, иначе стоечная промысловая лодка грузоподъемностью 500 пудов (8,2 т.), употреблявшаяся во время курхайских рыболовств в море. На кусовой хранилась провизия («кус»), наловленная рыба, здесь же собирались рыболовы для еды и ночлега»<sup>119</sup>.

Внешний облик кусовых напоминал о прототипе — косной лодке; особенно отношением длины к ширине и наклонными штевнями. О том же говорили плавные обводы, без лишней полноты носовой и кормовой ватерлиний, и округлое килеватое днище: всё указывало на хороший ход и сопротивление дрейфу.

Действительно, кусовые способны были лавировать, держась от ветра не более трёх румбов (около 34 градусов), что для судна, имеющего в качестве основных парусов прямые, было очень хорошим показателем. А ведь строили их, как и все остальные каспийские каботажные и промысловые суда, мастера из народа: не по типовым чертежам, а рисуя обводы в натуральную величину на любом импровизированном плазе (бывало, что и на прибреж-

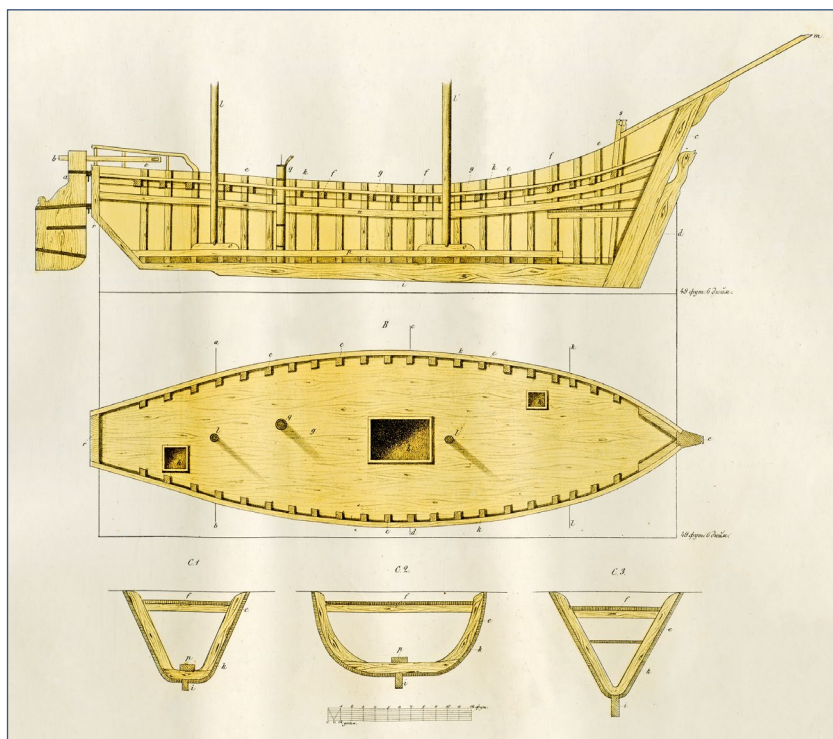
---

<sup>118</sup> Малеча Н. М. Словарь говоров уральских (яицких) казаков : в 4 т. Т. 2. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002. — С. 327.

<sup>119</sup> Там же. С. 327.

ном песке). На основании такого «чертежа» делались шпангоутные лекала; а то обходились и без них, формируя обводы непосредственно в процессе строительства корпуса. Такие суда, созданные не с помощью математических расчётов, но на основании опыта, и собственного, и доставшегося от предков, прекрасно вели себя в море. Яркий пример тому — кусовые.

Кусовые были очень ходки, в бакштаг развивали до десяти узлов — 18,5 км/ч, а на лавировке имели очень малый дрейф. Куда было до них тупоносим, неповоротливым мореходным расшивам, основным достоинством которых являлась большая грузоподъёмность! А многие ли рыбацкие мотоботы, сменившие в XX веке парусники, способны были развивать такую скорость? Кусовые имели острый, высоко задранный нос и форштевень,



*Рис. 37. Стоечная кусовая. Астрахань.*

*План палубы, продольный и поперечный разрезы (Бэр К. М. Рисунки, D. 12)*

склонённый вперёд под 30 градусов, благодаря чему «лодка, так сказать, непринуждённо всплывает на подбегающий к ней вал, который будучи разрезан острой носовой частью, спокойно, не кинув на палубу ни одной брызги, пробегает по сторонам судна»<sup>120</sup>.

Кусовые лодки всех разновидностей имели схожую конструкцию, но между ними наблюдался и ряд отличий, обусловленных назначением судов. Ниже будут описаны конструкция и парусное вооружение стоечной кусовой 60-х гг. XIX века.

Её основой являлся киль, высотой и шириной около фута (30,48 см), штевни делались прямыми с наклоном; форштевень имел «налишник» (водорез); ахтерштевень завершался довольно узким, высоким, близким по форме к треугольнику транцем — «редькой»; с наружной стороны киля крепился фальшкиль, заканчивавшийся в районе бизань-мачты. Наружная обшивка набиралась вгладь, на больших железных гвоздях («шпигорьях»), также имелась внутренняя обшивка, служившая для лучшего скрепления корпуса. К верхним концам шпангоутов («копаней») прикреплялись бимсы, на которые стелилась сплошная палуба («закрой») с низким, около 0,3 м, фальшбортом, кормовая палуба обносилась перилами. Основное пространство внизу занимал трюм, в который спускались через люк, расположенный за грот-мачтой. Здесь был уложен балласт (песок) и хранился улов. Носовой отсек именовался «канфуз»: в нём прямо на доски днищевой обшивки насыпали землю и устраивали кирпичный очаг для приготовления пищи. В кормовом отсеке, или «кормушке», находилась маленькая каютка для кормщика. Прямо над его головою стоял рулевой, ворочавший толстенный румпель. Следует отметить, что далеко не все кусовые — «стойки» — имели сплошную палубу. Вот что мы читаем у Н. Данилевского в его работе «Описание Уральского рыболовства» (1860 г.): «Из судов употребляются на курхайской ловле кусовые лодки, палубные, полупалубные...»<sup>121</sup>

---

<sup>120</sup> *Богославский П.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. — СПб.: В типографии Морского Министерства. 1859. — С. 123–128.

<sup>121</sup> *Данилевский Н. Я.* Описание уральского рыболовства. Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. 3. — СПб., 1860.

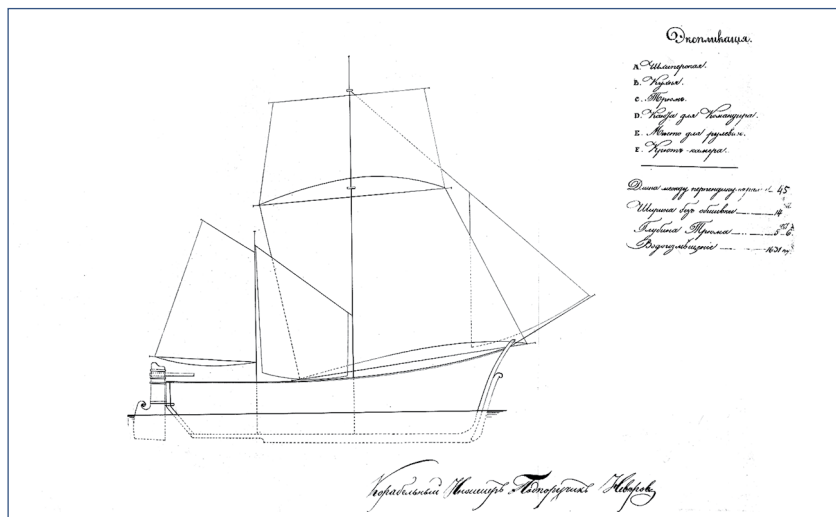


Рис. 38. Кусовая. Боковой вид и парусное вооружение. Фрагмент «чертежа кусовой лодки № 2». 1840 г.<sup>122</sup>

Кусовые имели в длину между перпендикулярами от 12 до 14,9 м, наибольшую ширину от 3,3 м и более, глубину (расстояние от палубы до киля) 1,8 м<sup>123</sup>. Неподвижный рангоут состоял из бушприта и двух однопалубных мачт; «люковой», т. е. грот-мачты и «кормовой» — бизани. Первая стояла несколько в нос от мидельшпангоута, перед главным (трюмным) люком; вторая — перед малым люком, ведущим в каюту кормщика. Парусов было пять: «люковая» мачта несла кливер, большой прямой парус «топ», над ним меньших размеров прямой же «брам-топ». На «кормовой» мачте ставился косой гафельный парус (с гиком либо со свободной нижней шкаториной). Кроме того, имелся косой грот, верхней шкаториной ходивший на раках по штагу, проведённому от топа «кормовой» мачты к середине либо к нижней трети мачты «люковой». Его передняя шкаторина крепилась к мачте посредством слаблина, а нижняя была свободной, без гика. Шкотовые углы

<sup>122</sup> Приводится по: РГАВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 4852.

<sup>123</sup> Шульц А. Я. Техническое описание каспийского рыболовства / Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. IV. — СПб., 1861. — С. 64.

основного паруса — «топа» — привязывались к нижнему рею, что позволяло эффективнее использовать его на крутых курсах, делая более плоским и вынося на ветер далеко за пределы судна.



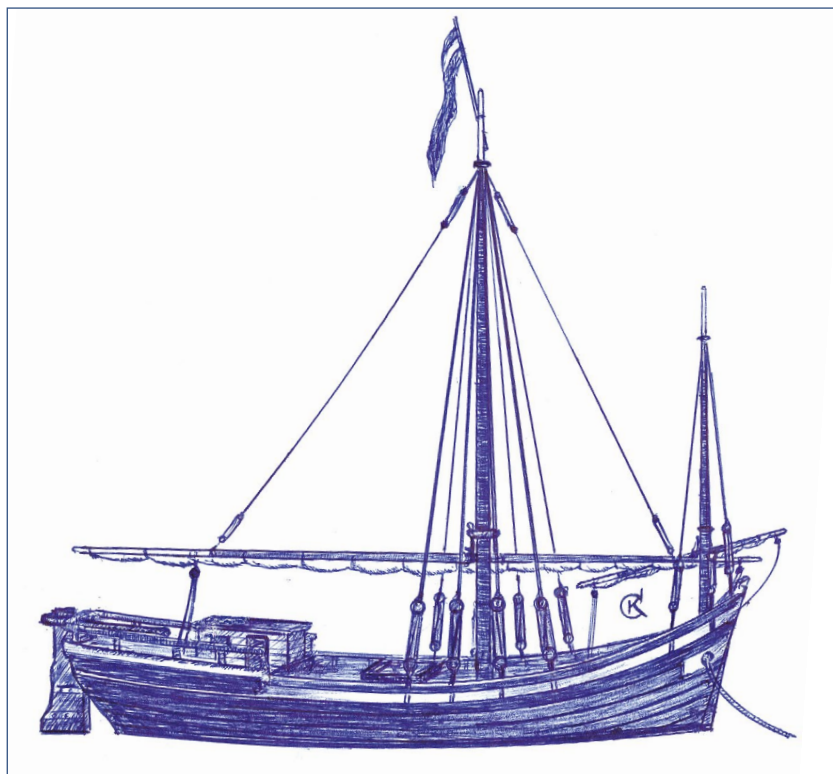
Рис. 39. Стоечная кусовая. Гурьев. 1867 г.<sup>124</sup>

Во второй половине XIX века прямые паруса кусовых, как и всех остальных малых промысловых и каботажных судов Каспийского моря, заменяются косыми. Отныне несётся всего лишь два рейковых люгерных «балансира», требующих гораздо меньше такелажа и рабочих рук, более удобных как на лавировке, так и при следовании всеми курсами относительно ветра, за исключением фордевинда (которым, кстати, стараются не ходить даже суда с прямым вооружением).

---

<sup>124</sup> Приводится по: *Савичев Н. Ф.* Уральская старина. Рассказы из виденного и слышанного. — Уральск : Оптима, 2006. — 468 с.

«Люковая» мачта осталась на своём месте, но теперь, как и поднимавшийся на ней самый большой парус, именовалась «коренной» или «корневой». Бизань-мачта и бушприт исчезли, а вместо них появилась стоявшая почти у самого форштевня существенно меньшая по высоте «фоковая» мачта с одноимённым парусом.



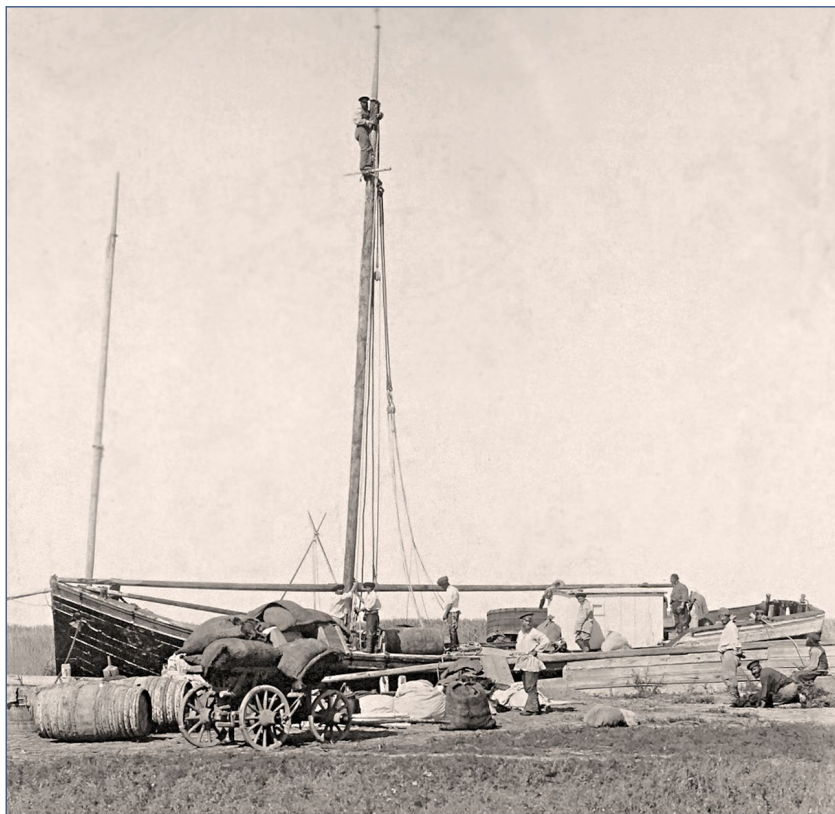
*Рис. 40. Стоечная кусовая с косым парусным вооружением. Гурьев. Конец XIX — начало XX вв. (Рис. С. Курносина по фото того времени из фондов Уральского краеведческого музея Республики Казахстан)*

Весной, сразу после схода льда на взморье близ дельты Урала, десятки кусовых, ведя за собою каждая несколько лодок-подчалков, выходили из Гурьева на «курхайский» лов. В определённых местах принадлежавшего войску района Каспийского моря они



становились на якорь, всю путину служа рыбоприёмными судами и плавучими базами для ловецких лодок, дважды в день выезжавших на переборку снастей. Через 2,5–3 месяца после окончания весеннего курхай начинался курхай осенний, и кусовые снова отправлялись в море, возвращаясь уже нередко в самый ледостав.

Находясь по обязанности стоечного судна длительное время на якорь, кусовые в бурю подвергались воздействию высоких ветровых волн, и что ещё хуже, зыби, — волн, порождённых бушующим где-то далеко штормом, которые при полном штиле могут достигать огромных размеров и нещадно избивают, и крушат стоящие на якорях парусники.



*Рис. 41. Стоечная кусовая с косым парусным вооружением.  
Гурьев, к. XIX — нач. XX века. Фото Поля Лаббе*

Случалось в сильные шторма, при выгонных ветрах северо-западного направления, кусовые срывало с якорей и относило далеко в море. К примеру, 16 октября 1846 г. унесло три лодки, а весной 1854 г. — целых двадцать четыре. Однако кусовые, будучи судами незаурядными, грамотно и крепко построенными, выдерживали и не такие испытания; не зря их популярность на Каспии была повсеместной.

Наполнив трюм распластанной посоленной рыбой, в основном севрюгой, кусовая снималась с якоря и направлялась в устье Урала, к Ракушечьей пристани, где можно было продать улов приезжим «рассейским» купцам либо оставить его на хранение. При благоприятном ветре добежали под парусами за 5–6 часов, если же ветер был нехорош, на это мог уйти и целый день.

Разгрузившись и взяв на борт необходимые припасы, старались как можно скорее возвратиться на своё место: отлучки с курхая не приветствовались начальством (начальниками участков, бакенных линий и прочими войсковыми чиновниками, осуществлявшими контроль над промыслами).

Отработавши весеннюю путину, далеко не все кусовые ставились на прикол до осеннего курхая. Некоторые использовались по казённой надобности для доставки почты и грузов на Мангышлак, большинство же употреблялось судохозяевами для «морского извоза» между Гурьевом и Астраханью.

Когда море пошло на убыль в начале 30-х гг. XIX века, обсохли устья Урала и о расшивах пришлось забыть, основными транспортными судами на какое-то время стали менее грузоподъёмные, но более быстрые, лучше лавировавшие и менее сидевшие в воде кусовые лодки. Поначалу это были стоечные кусовые, но вскоре на их основе народные судостроители создали кусовую провиантскую или мангышлакскую, получившую это прозвище от главного направления своих рейсов — на судовые пристанища полуострова Мангышлак для менового торго с хивинцами и туркменами.

Такие кусовые являлись уже чисто транспортными судами и занимались перевозкой грузов по всему Каспийскому морю. Их строили всё более крупных размеров с усовершенствованным парусным вооружением, и вскоре они стали сильно отличаться от своих прародителей — стоечных кусовых лодок. Нам неизвестно, имелись ли у гурьевских казаков чисто транспортные кусовые. Однако следует отметить, что В. Е. Фосс в своих «Очерках Гурьева-

городка» упоминает о гурьевских кусовых, привозивших из Астрахани муку в кулях<sup>125</sup>. Наиболее крупные из них поднимали до 40 тонн, что почти соответствует грузоподъёмности провиантских кусовых, описанных десятью годами ранее П. О. Богославским (49 тонн)<sup>126</sup>.

Ну, а кусовые стоечные применялись на куряхах вплоть до гибели Уральского казачьего войска в Гражданской войне, а вполне возможно и какое-то время после её окончания. Однако в ту пору уже несколько десятилетий существовал новый судовой тип, также происходивший от кусовых «стоек». Это была более совершенная и удобная в эксплуатации рыбница, которая в изменившихся условиях рынка сбыта рыбной продукции и вытеснила свою прародительницу — кусовую лодку.

## Рыбница

Морские суда, называвшиеся рыбницами, известны на Каспии со второй половины XIX века. Своё имя они переняли у больших парусно-гребных лодок, применявшихся на Волге и в её дельте для перевозки пойманной рыбы. От близких к ним по размерам и конструкции прорезей рыбницы-лодки отличались тем, что транспортировали улов в сухом, не наполняемом через отверстия в бортах водой трюме.

Мореходные рыбницы вели своё происхождение от стоечных кусовых, но строились и применялись по большей части в качестве приёмно-транспортных судов. Их появление связано с увеличением потребностей рынка в свежепойманной рыбе и, как следствие, в расширении морских ловов. Назначение рыбниц предопределило особенности внешнего вида и конструкции, остававшиеся практически неизменными до самого конца истории рыбниц. Приёмно-транспортное судно отличается от стоечного тем, что приняв у ловцов свежепойманную рыбу, старается как можно скорее доставить её к месту продажи или переработки в целом,

---

<sup>125</sup> *Фосс В. Е.* Очерки Гурьева городка // Сборник статистических, исторических и археологических сведений по бывшей Оренбургской и нынешней Уфимской губерниям. — Уфа, 1868.

<sup>126</sup> Богославский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. — СПб. : В типографии Морского Министерства, 1859. — С. 123–128.



*Рис. 42. Приёмно-транспортная рыбница. Гурьев. Фото 1902 г.*

то есть неразделанном виде. Стоечное же, обретаясь практически всю путину на якоре в определённой точке моря, накапливает в своём трюме распластанную, пересыпанную солью рыбу, и вдобавок служит базой (местом отдыха, питания и ночлега) для экипажей нескольких ловецких лодок. Приёмно-транспортная рыбница, чтобы не протушить улов, должна быть ходкой, лёгкой в управлении, иметь отменные парусные качества; устройство трюма должно быть удобным как для хранения свежей рыбы, так и для быстрой её загрузки и выгрузки.

Носовая часть рыбниц делалась менее приподнятой, чем у стоечных кусовых, так как им не нужно было подолгу стоять на якоре, часто несколько суток подряд испытывая удары штормовых валов, когда именно высокий, хорошо всплывающий на волне нос и спасает судно от заливания. На ходу же сильно вздёрнутая оконечность является скорее помехой, увеличивая парусность передней части корпуса, что негативно отражается на ходкости и поворотливости.

Другим важным отличием рыбниц являлся очень большой грузовой люк с высоким комингсом, занимавший всё пространство между баком и ютом, за исключением широких проходов вдоль бортов. В противоположность рыбницам люки кусовых были малы и неудобны при перевалке груза. Ещё одна особенность приёмно-транспортных рыбниц — возвышенные полубак и полуют, чего у кусовых никогда не было.

Вплоть до середины XX века суда этого типа, самого многочисленного на Каспийском море, строились в Астрахани и Гурьеве народными мастерами по лекалам. Киль и штевни делались из твёрдых листовенных пород, обшивка — из хвойных. Неподвижный рангут состоял из одной, двух или трёх мачт; впрочем, наиболее распространённым вариантом был двухмачтовый.

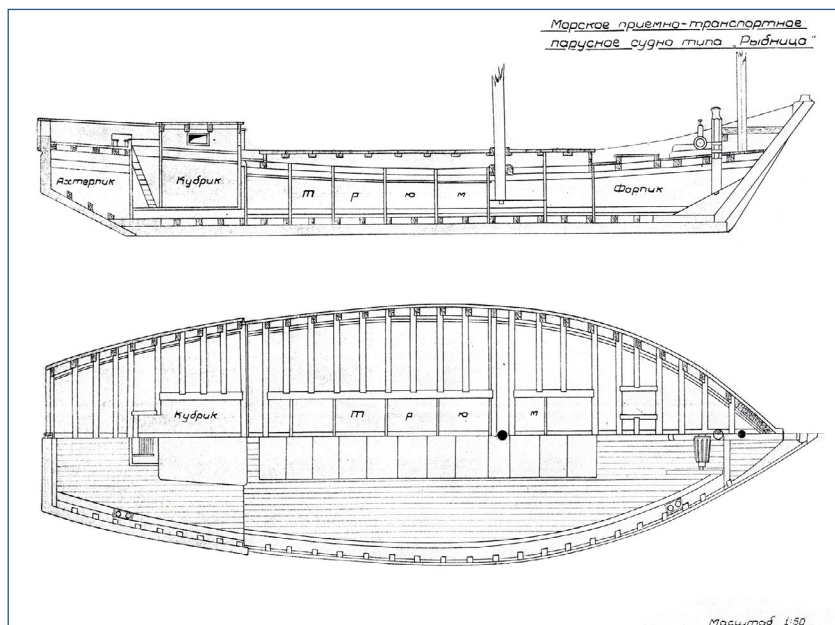
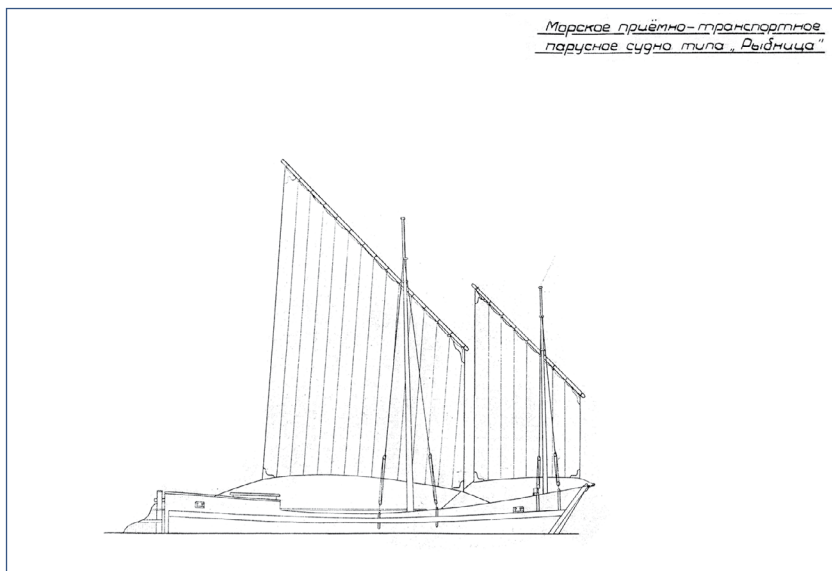
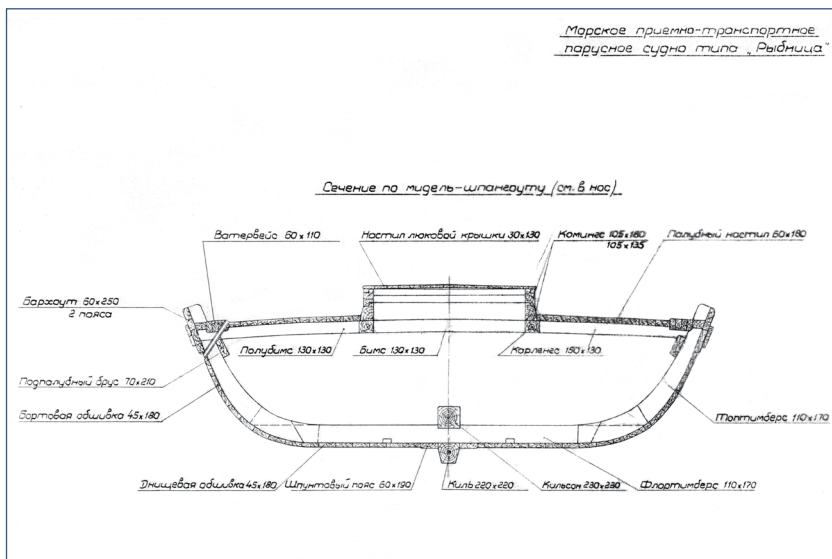


Рис. 43 (1). Конструктивный чертёж и план парусного вооружения приёмно-транспортных рыбниц, строившихся по типовому проекту 1949 г. в Астрахани и Гурьеве<sup>127</sup>

<sup>127</sup> Приводится по: РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 744. Л. 39—42.



**Рис. 43 (2–3).** Конструктивный чертёж и план парусного вооружения приёмно-транспортных рыбниц, строившихся по типовому проекту 1949 г. в Астрахани и Гурьеве

Парусное вооружение было таким же, как у реюшек и кусовых. С течением времени оно подверглось лишь незначительным изменениям. Например, к середине XX века увеличилась высота «фоковой» мачты и площадь ставившегося на ней паруса. Площадь же «корневого» паруса и, соответственно, длина его рейка (некогда превышавшая габаритную длину судна) заметно уменьшились.

Уже в последней четверти XIX века рыбницы подразделялись на приёмно-транспортные, стоечные и чисто транспортные (т. е. занимавшиеся перевозкой самых разных грузов, подобно «провиантским» кусовым). Ниже будут описаны приёмно-транспортные рыбницы как наиболее характерные представители данного судового типа в Гурьевском промысловом районе (там же употреблялись и стоечные рыбницы).

К середине XX века приёмно-транспортные рыбницы строились грузоподъёмностью от 7 до 30 тонн. В качестве типовой для северной части Каспийского моря была принята рыбница, спроектированная в 1949 г. в Астрахани. Впрочем, правильнее это будет назвать улучшением народного судового типа, так как чертежи создавались на основании лекал уже давно строившихся, проверенных временем и Каспийским морем парусников. Они спускались на воду рыбацкими верфями в Астрахани и Гурьеве; на лову принимали с мелких судов и лодок рыбу, грузили её навалом в трюм, пересыпав мелко накрошенным льдом и солью, и доставляли к перерабатывающим предприятиям (если расстояние не превышало 20 миль).

Набор делался из сосны; обшивка, слань, люковые крышки — из ели. Днище плоское, округло переходящее в развалистые борта; также имелся выступавший наружу брусковый киль.

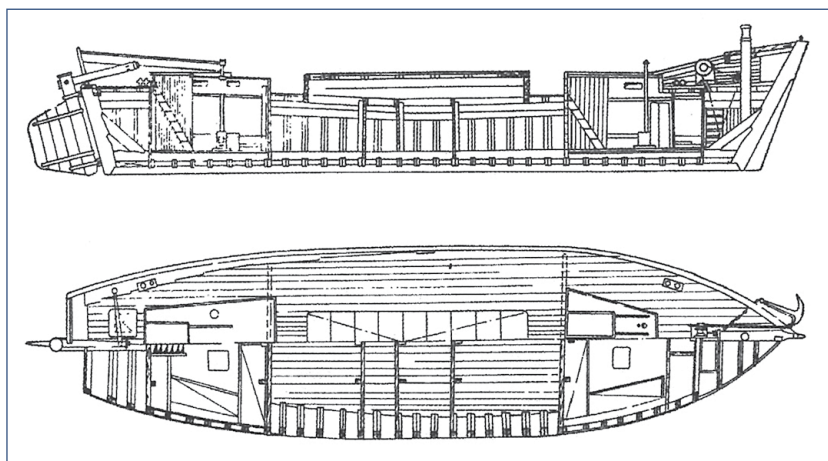
Штевни были прямые наклонные; форштевень с традиционным для каспийских судов водорезом; ахтерштевень завершался треугольной формы транцем, более широким, чем у кусовых, среднюю часть корпуса занимал трюм, делившийся съёмными переборками на отсеки, в которых транспортировалась рыба различных пород. Водонепроницаемость стационарных переборок в местах прохода сквозь них продольных связей — кильсона и стрингеров — обеспечивалась войлочными прокладками на смоле; пазы между досками конопатились.

Палуба обносилась сплошным фальшбортом; в корме имелся невысокий ют с полуутопленным в него кубриком; в носу маленький полубак и сразу же за ним — якорный брашпиль.

- Длина наибольшая 17 м;
- длина по ГВЛ 15,6 м;
- ширина наибольшая без обшивки 5,36 м;
- высота борта 1,2 м;
- грузоподъёмность 25 тонн;
- осадка в грузу средняя 0,8 м;
- площадь парусов 112 кв. м;
- экипаж 3 человека<sup>128</sup>.

Рыбницы, по сравнению с кусовыми, были более широкими, плоскодонными, с более развалистыми бортами, обладали большими грузоподъёмностью и начальной остойчивостью, при этом несколько не уступая кусовым в мореходных качествах, скорости хода и управляемости под парусами.

Перейдём к рыбницам стоечным.



*Рис. 44. Стоечная рыбница. Первая половина XX века<sup>129</sup>*

Стоечные кусовые отжили своё и в течение первых двух десятилетий XX века были заменены рыбницами того же на-

<sup>128</sup> При подготовке раздела использовались архивные документы: РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 389; РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 391.

<sup>129</sup> Приводится по: *Трифонов А. В.* Речные рыбацкие суда. Суда флота рыбного хозяйства внутренних водоёмов. История и перспективы развития. — М. : Транслит, 2010.



значения (к примеру, из «Обзора Уральской области» за 1912 г.: «Судов на лову было: рыбниц 12, кусовых 2, подчалков 5, багроуш 3 и бударок 177»<sup>130</sup>).

Стоечные рыбницы отличались от приёмно-транспортных большей осадкой (в грузу — до 1,1 м<sup>131</sup>), но меньшим объёмом грузового трюма и не столь длинным люком над ним, повышенным фальшбортом в носу, отсутствием полубака, а также наличием в передней части ещё одного полуутопленного кубрика для ночёвки 6–12 ловцов с подчалков. Были также несколько меньших размеров рыбницы-кухни, служившие базой ловцам с парусного распорного неводника. Подобно кусовым лодкам, рыбницы, за свои выдающиеся качества — ходкость, мореходность, вместительность, незначительную осадку, простоту в управлении, не требовавшем большого количества рабочих рук, привлекли внимание грузоперевозчиков, в результате чего появился новый тип каботажного судна, сохранивший название «рыбница». Гурьевские казаки использовали рыбницы как на весеннем и осеннем курхаях, так и для грузоперевозок между Астраханью и Гурьевым.

В «морском извозе» они применялись чаще кусовых, потому что при одинаковой осадке имели большую грузоподъёмность (около 1887 г. до 49 тонн<sup>132</sup>).

Иногородние, т. е. лица неказачьего сословия, проживавшие в Гурьеве, не являлись конкурентами для казаков на рыбных ловах, так как не имели права в них участвовать. Однако в каботажных перевозках, не будучи обременены, подобно казакам, службами и повинностями, соперничали весьма успешно: к примеру, в 1887 г. из 60 транспортных рыбниц, приписанных к Гурьеву, судовладельцам-казакам принадлежало 30, а все остальные — иногородним<sup>133</sup>.

---

<sup>130</sup> Цит. по: *Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : в 4 т. Т. 1. — Оренбург : Кн. изд-во. 2002. — С. 88.

<sup>131</sup> *Трифонов А. В.* Речные рыбацкие суда. Суда флота рыбного хозяйства внутренних водоёмов. История и перспективы развития. — М. : Транслит, 2010. — С. 15.

<sup>132</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : в 2 т. Т. 1. — Уральск, 1891. — С. 711.

<sup>133</sup> Там же. С. 711.

В Гражданскую войну обе стороны использовали рыбницы для посылок, разведки, высадки десантов и прорыва морской блокады. Были случаи, когда этим очень ходким судам, способным в свежую погоду развивать до 20 км/час, удавалось с попутным ветром отрываться от преследования неприятельских боевых кораблей.

На гурьевском взморье рыбницы применялись в качестве лихтеров. С их помощью доставляемые пароходами из Петровска (теперь Махачкала) оружие, боеприпасы и обмундирование для казачьей Отдельной Уральской армии перевозились с рейда к причалам Гурьева. Но время шло, миновали войны: Гражданская, потом Великая Отечественная. Ещё в межвоенный период вышли из употребления рыбницы транспортные. Всё больше становилось моторных ботов и катеров, о кусовых давно уже и слуху не было, а рыбницы приёмно-транспортные и стоечные продолжали спускаться на воду, так как эти «промысловые суда обладают рядом преимуществ: большой грузоподъёмностью, малой осадкой, дешёвизной постройки, удовлетворительным ходом под парусами и т. д.»<sup>134</sup>.

Под парусами рыбницы ходили ещё в 60-х гг. XX века. А потом случилось то же, что и везде — двигатели внутреннего сгорания одержали полную победу, и паруса рыбниц навсегда исчезли с каспийского горизонта. В конце 1960-х — начале 70-х гг. рангоут с них снимали, и «белокрылые пенители моря» превратились в несамоходные суда-подчалки. Один из авторов, работавший в 1981 г. в гурьевском плёсе Урала, неоднократно видел рыбницы, ведомые под бортом катером — тоневым буксиром. Глядя на них, переносишься в прошлое: смолёные доски обшивки, деревянные четырёхгранные кнехты с бухтами сизальского троса... Вот только по бокам вместо плетёных кранцев — автомобильные покрывки на цепях и нет ни мачт, ни такелажа. В ту пору на правом берегу Урала, почти против Гурьевского речного порта, находилась верфь, где ремонтировали деревянные рыбницы и строили новые — точно такие же, только из стали. В 2000-м году деревянные суда этого типа ещё работали, а как обстоит дело сейчас — не знаем.

---

<sup>134</sup> *Емельянов Ю. В., Крысов Н. А.* Справочник по мелким судам. — Л.: Судпромгиз. 1950. — С. 185.

## Шхуна

Шхуна (от англ. *schooner*) — один из самых распространённых в XIX — первой половине XX вв. типов каботажных судов. Шхуны появились в начале XVIII века, но история их началась с того, что в предшествовавшем столетии голландцами был изобретён гафельный парус. Кстати, о парусах вообще, в том числе о тех, что применялись казаками-уральцами на своих судах в Каспийском море. Паруса делятся на два основных вида — прямые и косые. Прямые имеют реё, подвешенный за середину впереди мачты, и наиболее эффективны при попутных ветрах. У косых верхняя шкаторина растягивается шпринтовом, рейком либо гафелем. Гафельный и шпринтовый паруса расположены сзади мачты, лишь только у рейкового «балансира» (иначе называемого люгерным парусом) реёк и сам парус на треть выступает перед мачтой. В отличие от прямого паруса, разнесённого реем равномерно на оба борта, косой парус всегда находится на каком-то одном борту. По сравнению с прямым, он гораздо эффективнее в крутой бейдевинд; лучше всего тянет в полный бейдевинд, несколько хуже в галфвинд (полветра), и намного уступает прямому на попутных курсах — бакштаг и фордевинд. Гафельный парус, иначе называемый триселем, более совершенен, чем его предшественник шпринтовой (главным недостатком которого было наличие длинного и тяжёлого шпринтова). Трисель имеет форму неправильного четвероугольника, передняя шкаторина которого соединена с мачтой свободно скользящими по ней кольцами — сегарсами, а верхняя пришнурована к рангоутному дереву — гафелю, опирающемуся своей пяткой с развилкою (усаами), в мачту и поднимаемому до места двумя снастями: гафель-гарделью и дирик-фалом. Нижняя шкаторина паруса растянута вдоль ещё одного подвижного рангоутного дерева — гика. И гафель, и гик могут свободно перемещаться от левых вант к правым в зависимости от галса. Их положение изменяется и фиксируется с помощью гика-шкотов и эренсбакштагов, в зависимости от курса судна относительно ветра.

Гафельный парус сначала применяли на мелких прибрежных судах и яхтах. Первая настоящая мореходная шхуна с характерными для этого типа обводами и парусным вооружением была построена в 1713 году на атлантическом побережье Северной Америки в городе Глостере по проекту капитана Робинсона. Судно

получилось более удобным, лёгким на ходу, чем все ранее известные, и вскоре шхуны широко распространились в британских колониях Северной Америки, потом в Европе, далее — во всём мире. Эти сравнительно небольшие суда имели мореходные килеватые обводы, полные в носу и зауженные в корме, несли две мачты со стеньгами и длинный бушприт. Из парусов — гафельные фок и грот, стаксель и несколько кливеров; над фока- и грота-триселями — косые топсели (малые шхуны фор-топселя не имели, вместо фор-стеньги у них ставился флагшток). Данный тип парусного вооружения назывался «гафель-шхуна». Просто «шхуной» именовали точно такое же судно, вместо косога топселя или в дополнение к нему нёсшее на фор-стеньге один или два прямых паруса: нижний и верхний марсели.

В России шхуны появились в XVIII веке на военном флоте. Коммерческие получили распространение в 40-е годы XIX века. На Каспии они известны с 1860-х гг. и далеко не сразу завоевали популярность, потому что судовладельцы, признавая шхуны во всех отношениях лучшими, продолжали по традиции использовать такие устарелые типы судов, как бриги, расшивы и шкоуты. Однако с ростом морской торговли, когда необходимость обновления флота стала очевидной всем, суда с прямым вооружением уступают место шхунам. Поначалу их как новый незнакомый судовой тип строили по представленным от правительства чертежам, но потом, освоившись, стали обходиться одними лекалами. Большая часть шхун спускалась на воду частными верфями, расположенными по берегам Оки, в Среднем Поволжье (Балахнинский уезд Нижегородской губернии) и в Астрахани. Из-за необходимости захода в низовья Волги и Урала они были плоскодонными, однако имели брусковый киль, а значительное скругление перехода от днища к бортам, хорошие носовые и кормовые обводы делали их достаточно ходкими и манёвренными. В острых, даже несколько впалых формах оконечностей чувствуется влияние американских шхун-клиперов XIX века.

К Гурьеву во второй половине того же столетия были приписаны шхуны довольно небольших размеров, что обуславливалось тамошним мелководьем. Они несли двухмачтовое вооружение и правильнее было бы называть их гафель-шхунами; но, как в разговорной речи, так и в письменных источниках, первая часть термина нередко опускалась.

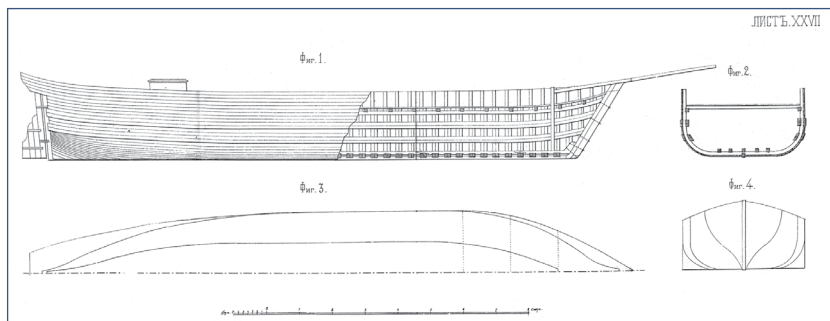


Рис. 45. Каспийская шхуна. Теоретический и конструктивный чертёж<sup>135</sup>

Каспийские шхуны несколько уступали по крутизне лавировки и мореходности своим собратьям, плававшим во внешних морях, имевшим большую осадку и килеватую, остро сужающуюся книзу, форму мидель-шпангоута. Однако в данной акватории это был наиболее прогрессивный тип коммерческого парусника, и ниже приводятся данные о шхунах тех размеров, что применялись гурьевцами:

- длина от 15,2 до 20 м;
- ширина от 5,5 до 6 м;
- осадка в грузу от 0,9 до 2,1 м;
- грузоподъёмность от 49 до 90 тонн;
- средний срок службы 10 лет.

Под палубой основное место занимал грузовой трюм; наверху за грот-мачтой имелась жилая надстройка; штурвалов не было — правила румпелями. Большинство из нескольких сотен плававших по Каспию шхун было приписано к Астрахани, некоторые — к Баку и совсем немного — к маленькому тогда Гурьеву. Так, например, в 1887 году совершали коммерческие рейсы на Астрахань семь гурьевских шхун грузоподъёмностью от 49 до 65,5 тонн; из них лицам войскового сословия принадлежало всего два судна, а невоиновым — все остальные<sup>136</sup>. О причинах такой диспропорции будет сказано ниже.

<sup>135</sup> Приводится по: *Боярский А. К.* Основные условия для постройки речных судов. — СПб., 1888. — Л. XXVII.

<sup>136</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : в 2 т. Т. 1. — Уральск, 1891. — С. 711.

Надо сказать, что на более раннем этапе, вплоть до 1884 г., несколько гурьевских шхун всю навигацию использовали для охраны войсковых вод от ловцов-браконьеров. Их называли маячными судами: об этом см. в соответствующей главе.

В чём же было превосходство шхун над привычными для каспийских моряков судами — быстроходными, хорошо лавировавшими кусовыми и рыбницами? Всё дело здесь в большей грузоподъёмности и лучших мореходных качествах, так как шхуна создавалась именно как торговое судно, а кроме того, она несла самое совершенное по тем временам парусное вооружение с парусами лучших аэродинамических форм, чем рейковые «балансиры».

Немаловажно и то, что имея на двухмачтовом судне 6–7 парусов, проще маневрировать: растравливая одни, подбирая другие,

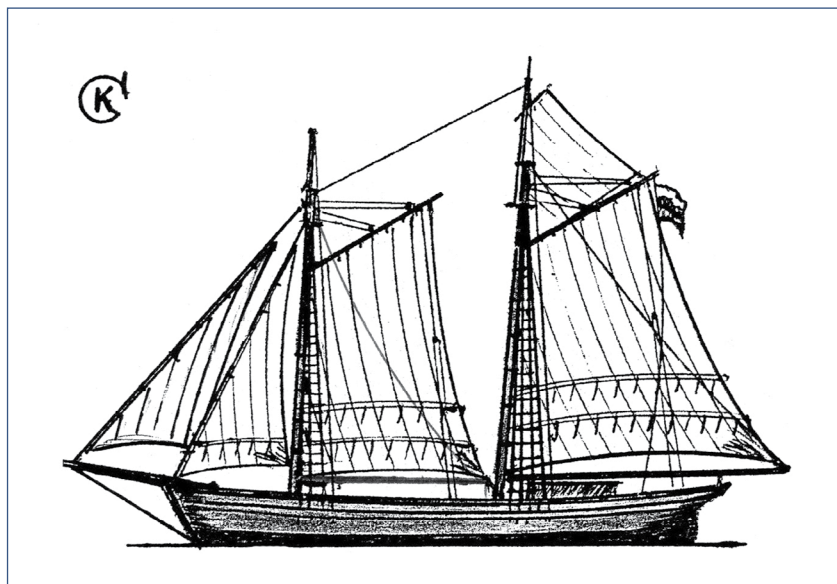


Рис. 46. Парусное вооружение каспийской шхуны. Вторая половина XIX века.  
Рис. С. Курноскина<sup>137</sup>

<sup>137</sup> Использован чертёж из книги: *Боярский А. К. Основные условия для постройки речных судов.* — СПб, 1888 (корпус), а также фото с видом порта Узун-Ада на Каспийском море в 80-х гг. XIX века (корпус и парусное вооружение).

можно быстрее выполнять повороты, столь частые в каботаже. В свежую погоду на шхунах убирали верхние паруса — топсели и кливер, в очень свежую брали рифы на фокке и гроте и, не слишком теряя в скорости, продолжали следовать своим курсом, а при необходимости производить определённые манёвры. С парусами меньшего размера команде работаете легче, быстрее и безопаснее, чем с огромными «балансирами» рыбниц, имевшими тяжёлые рейки длиной по 10 и более метров, поднимавшимися всего одним фалом и в случае обрыва последнего способными при падении на палубу сотворить много бед.

Но есть у шхун и недостатки. Приведём здесь строки, написанные в начале XX века одним из опытнейших российских парусных капитанов Д. А. Лухмановым: «Шхуна рождена, если можно так сказать, для боковых ветров и лавировки, и в этих условиях ни одно судно с прямым вооружением не может с нею сравниться; но при продолжительных попутных ветрах она требует слишком напряженного внимания и поэтому утомляет экипаж»<sup>138</sup>. Поясним фразу знаменитого моряка применительно к каспийским парусникам. Когда судно, имеющее в качестве основных парусов прямые, скажем, расшива, получает чистый фордевинд, оно способно наилучшим образом использовать свои паруса, так как рей, их несущие, могут быть обрасоплены перпендикулярно диаметральной плоскости (ДП) судна. Расшива, уравновешенная парусами на оба борта, будет бежать ровно даже при очень крепком ветре, не имея значительных зарыскиваний и не требуя чрезмерных усилий от рулевых. Зато лавировщик из неё неважный, да и рабочих рук на палубе требуется гораздо больше, чем у судов с косыми парусами. У последних в момент смены галса, когда линия ветра пересекается носом (поворот оверштаг) или кормой (поворот фордевинд), паруса легко переходят с борта на борт. Прямой же парус необходимо переводить на борт, ставший подветренным, поворачивая рей с помощью брасов, усилиями (и немалыми) большинства экипажа. Это усложняет и затягивает манёвр, а в критических ситуациях, когда под ветром берег, не получившийся поворот может послужить причиной гибели судна. Хорошим лавировщикам — кусовым, рыбницам и реюшкам —

---

<sup>138</sup> Лухманов Д. А. Руководство по морской практике. — СПб. : Имп. О-во судоходства, 1908. — С. 13.

курс фордевинд давался несколько сложнее, так как они со своими «балансирами» всегда несли на одном из бортов большую парусность, чем на другом, и от этого имели тенденцию «выбегать» на ветер.

Ещё сложнее на шхунах. У них ванты не позволяют поставить гики под прямым углом к ДП судна, поэтому паруса, которые на курсе фордевинд несутся «бабочкой» — один на левом, другой на правом борту (чтобы грот не закрывал собою фок), находятся не перпендикулярно направлению ветра как прямые, а под некоторым к нему углом.

При любом незначительном зарыскивании, от захода ветра или удара волны, один из гиков стремительно перебрасывается с борта на борт; при этом он вполне способен перебить ванты, отчего мачта неминуемо упадёт.

Чтобы избежать этого, в свежую погоду фордевинд проходят несколькими бакштагами (также поступали на рыбницах, реюшках и кусовых; у них не было гиков, но резкий переход рейка мог вызвать его поломку), позволяющими нести все паруса на одном борту, и получается, что имея основным направлением прямую линию, вперёд подвигаются зигзагообразно. При этом, чтобы далеко не уйти от курса, периодически следует менять галс, делая поворот фордевинд, что в свежую погоду очень опасно из-за последствий уже упоминавшихся перебросов гика. Приходится вращать оверштаг. Этот поворот безопаснее, хотя занимает больше времени, однако и тут есть определённый риск. Вот судно с попутного курса начинает приводиться, всё более подставляя свой борт ветру и волнам. По мере приведения крен возрастает и, наконец, при прохождении линии галфвинда он достигает максимального значения. Если в эти минуты поддаст порыв да подойдёт хорошая волна, то может и опрокинуть — такие случаи на Каспии бывали. Но и следуя бакштагом, судно могло гибельно рыскнуть под ветер; поэтому, чтобы избежать одновременной переброски гиков, их, оттягиваемых в корму гика-шкотами, крепили ещё заведёнными вперёд завал-талями.

Всё же попутные курсы бывают нечасто, и для каботажного плавания более характерны ветра боковые и встречные, с заходами и отходами, при которых шхуна как раз и проявляет себя наилучшим образом; в общем, не так страшен чёрт, как его малюют. Однако море не ведаёт милосердия к тем, кто волею-неволею



бороздит его просторы. Это прекрасно знали уральские казаки нижней дистанции. Очень многие из них были отменными наездниками, закалёнными в постоянных боевых столкновениях с «ордой», и в то же время опытными моряками, рыбаками и зверобоями. Обладая богатейшим опытом лоцманского морского судовождения (по приметам, звёздам<sup>139</sup>, береговым ориентирам, глубинам и характеру донного грунта, направлению ветра, высоте и длине волн и т. д.), с одним лишь компасом, без карт, казаки благополучно проводили свои суда в пункты назначения. Освоить «шкуны» им не составило труда, а вскоре, после учреждения в 1873 г. гурьевского мореходного класса, когда появились свои войсковые штурманы, стало возможным использовать новый тип судна в полной мере, плавая не только в пределах видимости береговых ориентиров, а напрямую через море, по курсу, проложенному на карте.

Но вот беда, падающий Каспий всё более затруднял проход глубокосидящих судов к Гурьеву, отчего шхун там было мало, да и те в основном принадлежали не казакам. Последнее происходило потому, что всё большее количество служб и повинностей, взваливаемых правительством на казачью спину, всё более казака разоряло и оставляло всё меньше времени для занятия собственным хозяйством, под которым у большинства гурьевцев подразумевалось коммерческое мореплавание и морской промысел.

Не имея возможности каждую навигацию ходить в регулярные рейсы, войсковые судовладельцы стали терять выгодные фрахты и всё более довольствовались перевозкой мелких партий грузов на кусовых и рыбницах. Вот тут-то иногородние гурьевские судовладельцы, большей частью из астраханских переселенцев, и обскакали казаков...

---

<sup>139</sup> Не имея компасов, ночами рыбаки ориентировались по Полярной звезде: у казаков она называлась «нордова звезда» или «прикол-звезда». Хорошо заметным небесным ориентиром был и Млечный путь — «Моисеева дорога». «“Держи парус по Мосевой дороге”, — говорил кормщик, передавая руль товарищу, чтобы немного вздремнуть, пока позволяет погода». (*Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : в 4 т. Т. 2. — Оренбург : Кн. изд-во. 2002. — С. 433.)

## Морская будара

Мелководный залив Курхай, расположенный к западу от Гурьева-городка, был в своё время отсечён от Каспия песчаными наносами и назывался казаками, подобно другим крупным озёрам, «морцом». В этой лагуне гурьевцы издавна рыбачили с обычных речных будар. Кормёжки для обитателей вод здесь хватало, оттого и уловы были хороши; да и «моряна», время от времени перехлёстывая пески, загоняла в Курхайское морцо всё новые полчища рыб. Тогда ещё Яик щедро питал уральцев своими дарами, поэтому они выходили рыбачить на Каспий лишь зимою по льду; как писал И. И. Железнов, «около черней», т. е. около берегов, без всяких правил. Однако с течением времени из-за целого ряда причин, в том числе обмеления моря, а также активного промысла многочисленными астраханскими судами, перекрывавшими сотнями вёрст своих сетных порядков проход рыбе с «вольных вод» в Яик — Урал, рыбные запасы последнего стали заметно истощаться. Тогда-то и заведено было «по определению Войсковой канцелярии» с 1816 г. весеннее морское рыболовство, а в 1846 г. к нему добавилось ещё и осеннее<sup>140</sup>.

По сути, начавшиеся задолго до указанной даты на Курхайском морце они перенесли в прибрежную зону Каспия, а потом и далее вглубь его, но по традиции именовались «курхаями»; регулировались целым сводом правил и подразделялись на курхай весенний (с половины марта до 20-х чисел мая) и осенний, называвшийся ещё «жарким рыболовством» (с половины августа почти до ноября).

Первое время казаки ловили с будар-однодеревков, нередко заходя далеко от берегов, вплоть до потери прямой видимости. Однако для того, чтобы успешно рыбачить на курхаях, необходимо было подолгу оставаться в море, постоянно «перебегая» от одних сетей к другим и сдавая улов на стоечные суда. Тут требовались лодки более вместительные, мореходные, годные не только к плаванию на вёслах, но и к продолжительным переходам под парусами.

Такой тип, получивший название морской будары, был создан на основании многолетнего опыта каспийских рыбаков и посто-

---

<sup>140</sup> Уральские войсковые ведомости. — 1867. — № 39.

янно из поколения в поколение совершенствовался ими. Предшественником его являлась астраханская речная бударка, ещё в конце 50-х гг. XIX века представлявшая собой, судя по описанию П. О. Богославского, длинный, узкий малоостойчивый челнок с наращёнными досками бортами, сильно отличавшийся от речных бударок уральских казаков и совершенно непригодный для моря.

Сформировавшаяся как особый лодочный тип во второй половине XIX столетия морская будара (вобравшая, кстати сказать, и многие черты малых косных — «коснушек») в полной мере отвечала тогдашним требованиям к мелкому ловецкому судну для работы в северной части моря. Это и способность проползать «на брюхе» в обсыхающие прораны, и возможность легко вытаскивать её на берег; преодолевать короткую волну мелководья, не пасуя, в то же время, перед высокими и длинными валами «вольных вод».

Морские будары, строившиеся целиком из досок, служили для разездов и самостоятельной рыбной ловли, а также в качестве подчалков при более крупных промысловых судах (реюшках) или судах стоечных (кусовых и рыбницах).

Надёжные, вместительные и в то же время очень лёгкие на ходу они имели своеобразный внешний вид, присущий только лодкам этого региона, унаследованный от своих предшественников, чьим основанием был выдолбленный древесный ствол. Сильно уклонённые наружу штевни, острый длинный нос и маленький, не входящий в воду транец. Лодки эти, сформировавшиеся в XIX веке, на протяжении XX столетия очень мало изменили свой облик, поэтому всё сказанное далее о конструкции и оснастке будар 50–60-х гг. XX века характерно и для времён курхайских рыболовств последних десятилетий существования Уральского войска.

Наиболее употребительная лодка для промысла ставными сетями либо крючковой снастью имела следующие основные размеры:

- длина наибольшая 7 м;
- длина по килю 4,5 м;
- ширина 1,5 м;
- площадь паруса 12 кв. м<sup>141</sup>.

Строилась из соснового и елового леса; обшивка набиралась вгладь на тёсаных шпангоутах, изготовленных по лекалам. У будар,

---

<sup>141</sup> Уральские войсковые ведомости. — 1867. — № 39.

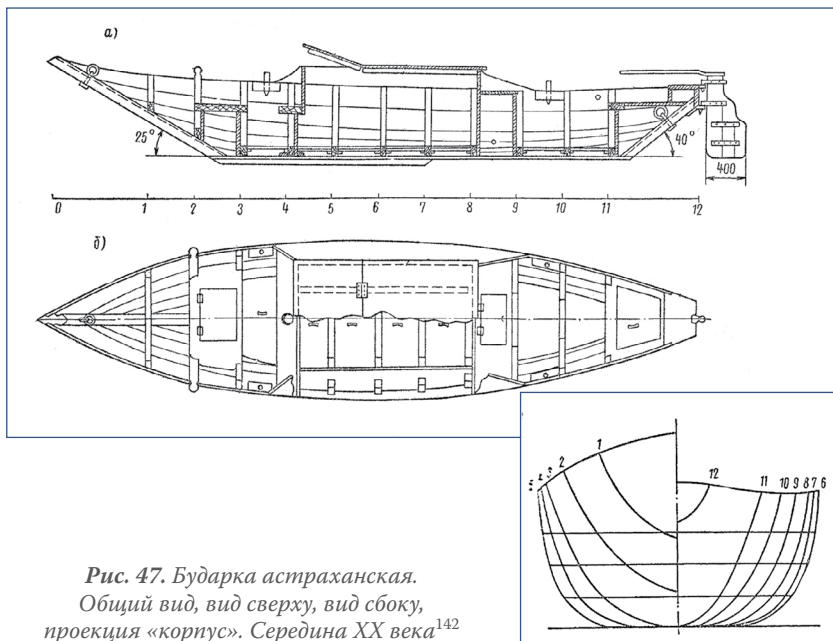
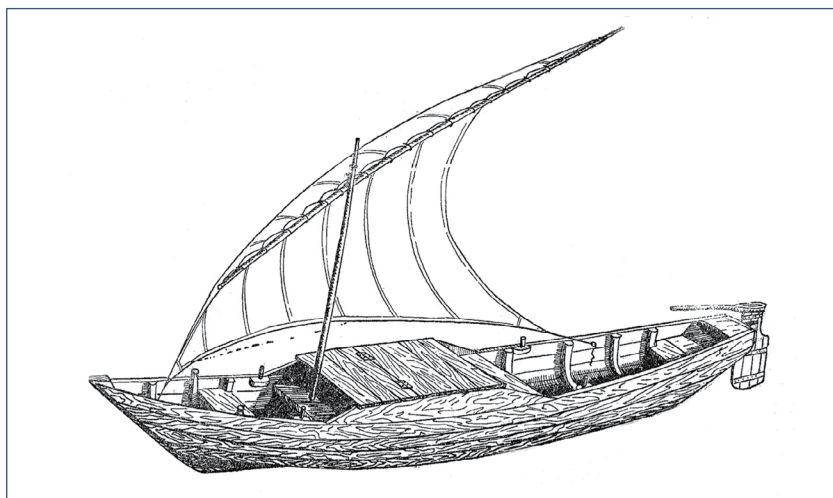


Рис. 47. Бударка астраханская.  
Общий вид, вид сверху, вид сбоку,  
проекция «корпус». Середина XX века<sup>142</sup>

<sup>142</sup> Приводится по: *Чекмарёв В. К.* Астраханская бударка // Катера и яхты. — № 12. — Л., 1967. — С. 53.

работавших самостоятельно, в центре имелся «закрой» — маленькая каютка — убежище с откидывающейся крышкой наверху (бударки-подчалки закроев не имели). В корму от него устраивался «пузырь» — небольшой изолированный отсек с герметичными переборками, в котором хранили живую рыбу; для доступа воды в обоих бортах пузыря имелось по отверстию, закрываемому деревянной втулкой. Днище было плоским, но с плавным округлым переходом к бортам; снизу к нему подбивался фальшкиль высотой до 100 мм, служивший как для уменьшения дрейфа под парусом, так и для защиты корпуса от ударов о грунт.

Изнутри обшивку покрывали масляной краской, снаружи смолили. Руль изготавливался из толстых досок; правили «румпальником» — массивным деревянным или железным румпелем. Вёсла были метра по три длиной и крепились к деревянным уключинам мягкими ременными петлями — «пуглищами». На невысокой мачте всех разновидностей морских будар с помощью фала, именовавшегося уральцами «подъёмной снастью», ставился характерный для Северного Каспия парус — рейковый «балансир»; применявшиеся ранее шпринтовые паруса в первые десятилетия XX века утратили свою популярность как менее удобные. Стоячего такелажа такие будары не имели.

Когда шли под парусом, один ловец был при галсе и фале, иногда в момент поворота помогая веслом, а второй управлял рулём и шкотом. Под парусами морские будары вели себя превосходно, лавировали достаточно круто, а благодаря наклонённым внутрь боковым доскам «закроя», даже при сильном крене не черпали воду. Опытные рыбаки, идя на фордевинд в крепкий ветер по высокой волне, столь ловко и уверенно правили, что лодка буквально глиссировала, на полкорпуса выдаваясь из кипящих валов.

Морские будары описываемого типа за их превосходные качества были очень быстро переняты у астраханцев уральскими казаками, строились в изрядном количестве в Гурьеве и низовых форпостах и стали самыми распространёнными лодками на куряхах. В «Обзоре Уральской области» 1911–1915 гг. приводятся следующие цифры: «...судов на лову было: рыбниц 12, кусовых 2, подчалков 5, багроуш 3 и бударок 177»<sup>143</sup>.

---

<sup>143</sup> Цит. по: *Малеца Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : в 4 т. Т. 1. — Оренбург : Кн. изд-во. 2002. — С. 42, 88.

В отличие от астраханских рыбаков, ловивших на море как ставными сетями, так и крючной снастью, уральцы, среди которых действовал запрет на последнюю, промышляли со своих будар исключительно ставными сетями; ранней весной они также применяли белужьи аханы. Ставные сети укрепляли между забиваемых в морское дно кольев — «гундер», либо применялись «чипчики» — колышки, привязанные к нижней сетной подборе, которые вбивали в грунт специальным приспособлением.

Как уже говорилось выше, экипаж каждой будары состоял из двух человек, вёсельщика и кормщика, причём последний всегда был опытным моряком, часто «отломавшим» по нескольку десятков курхаев. Ловили не только «в видках», в пределах видимости, но и «завесив черни», то есть уйдя далеко от берега, не видя его, а расстояние на море измеряли «закроями» — это когда «черни» «закрывались из виду», в 12–15 вёрстах от них.

Иной раз вблизи друг от друга находилось много будар, но бывало и наоборот.

Одни в открытом море! На маленькой лодчонке, без мотора, без связи и спасательных средств, с надеждой только на самих себя, на Бога, на Святителя Николу. Шквала, который у всех уральских казаков именовался «полоса» и лишь в Гурьеве — «шамра», не особенно страшился; тут главное вовремя спустить парус и стать на якорь. Но бывали случаи, когда расслабленные жаркой погодой ловцы на бударах при переходе не следили должным образом за горизонтом и, угодив под внезапный порыв ветра, мгновенно оказывались выброшенными в море перевернувшимся судном. Такое, например, случилось 14 мая 1901 года<sup>144</sup>.

Гораздо опаснее были внезапные шторма. Шквал скоро проходит, а вот шторм как вздымет волну метра по три и более, тут и думай, то ли дальше стоять, полностью вытравив якорный канат, то ли сниматься и, подняв парус, бежать по ветру к ближайшему укрытию, до которого может быть очень далеко.

И то, и другое связано со смертельным риском, ведь буря может не скоро утихнуть и развести такое волнение, что стоящая на якоре лодка будет захлётнута и погибнет. Идя же под парусом, в любую минуту ожидай подвоха: сломит мачту, порвёт парус либо зарыскиванием поставит бортом под гребень, который зальёт

---

<sup>144</sup> См.: Уралец (газета). — № 64. — 1901 г.

и опрокинет. Словом, всё здесь зависело от морской опытности, хладнокровия и везения кормщика.

Даже в хорошую погоду не всегда получалось к вечеру дойти до берега или судна-«стойки». Тогда ночевали на якоре — в камышах или прямо в открытом море: на маленькой железной печке («жарнике») готовили уху, потом несколько часов спали в закрытое или прямо на днище лодки, а с рассветом снова шли проверять либо переставлять «сбрую» — многие сотни метров рыболовных сетей.

В мае или, скажем, в сентябре ещё ничего, а вот ранней весной и в ноябре месяце какво перебирать сети, да на волне, тягая их вдоль борта, либо «верёвкой» поперёк через лодку, когда руки заходятся от ледяной воды, всё в рыбьей чешуе и слизи, а из-за борта раз за разом так и хлыщет — то в лицо, то за шиворот! Да и грести предзимним временем пусть в рукавицах, но всё равно пальцы отмерзают до потери чувствительности. Бросит казак на минуту вёсла, окунёт руки в забортную воду, потом разотрёт, подержит за пазухой — и снова в греблю.

Под парусом в такую пору идёшь — он от брызг на ветру леденеет, превращаясь в тяжёлый панцирь, отчего лодку кренит всё сильнее, грозя перевернуть. Налетает порыв; надо шкот травить, а он не идёт — замёрз в шпигате. Тем временем порывы всё сильнее и чаще; нужно с моря уходить, да вёслами уж не выгрести — значит, возьми рифы, уменьшай площадь паруса и убегай по ветру. Спустили реёк, один казак гребёт, стараясь держать будару носом на волну; второй начинает гофрировать снизу парус, а он не даётся, обледенел весь — не согнуть; мёрзлые рифштерты торчат, как палки, попробуй, свяжи их онемевшими от холодного ветра руками! Пока вся эта канитель, лодку бросает и кроет волнами, и в любой момент может опрокинуть, а в ледяной воде — неминуемая и скорая гибель. Однако зарифились, поставили парус; выбрав момент после прохождения наибольшей волны, увалились и побежали — вроде на этот раз живы, не попустил Господь согнуть в «Каспицком» море.

Всё это уже в далёком прошлом. Нет больше парусных будар — рыбаки в годах 1960–70-х всюду перешли на моторы. Как-то раз под вечер, в начале 1980-х, в Гурьеве на Ширине<sup>145</sup> один из авторов увидел такую моторную будару. Она шла со стороны

---

<sup>145</sup> Ширинка — портовый район Гурьева.

моря, почти вся скрытая огромным стогом накошенного камыша, так что лишь острый чёрный нос торчал над водой. Мальчик, сидевший наверху, давал указания, куда править, так как рулевой у мотора не мог из-за стога видеть встречных судов. Перегруженная лодка глубоко сидела, гоня перед собою изрядный бурун, корма провалилась, и торс рыбака виделся как бы вырастающим из воды...

### Подрасшивная лодка

Морская рыболовная лодка, относившаяся, как и морская будара, к разряду черневых, т. е. промышлявших, не удаляясь из видимости «черней» — камышовых зарослей, служивших укрытием в непогоду. Применялась в XIX — первой половине XX вв. в северо-восточной части Каспийского моря — на Эмбенских промыслах, а также на курхаях, в водах, принадлежавших Уральскому войску. Название произошло оттого, что судном — базой таких лодок — обычно служила мореходная расшива (впоследствии её заменила кусовая).

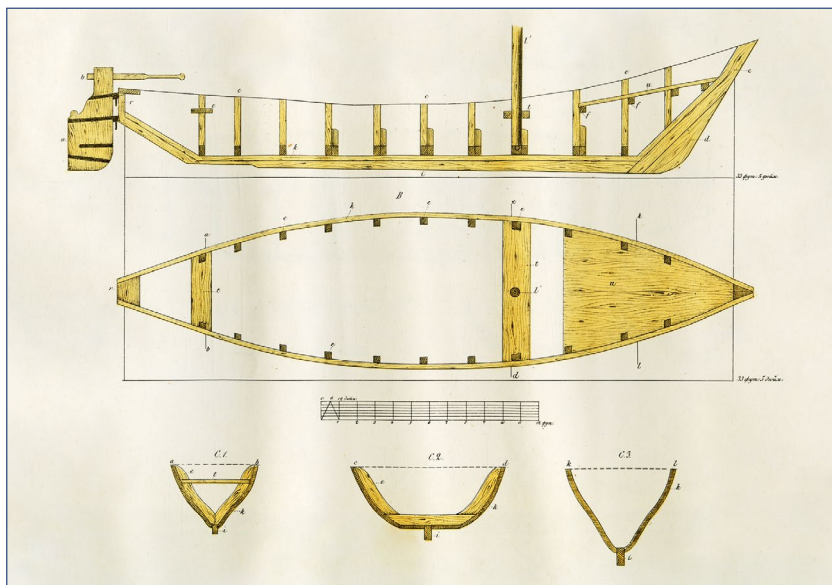


Рис. 48. Подрасшивная лодка, 1861 г. (Бэр К. М. Рисунки... Д.1.3.)



Дно плоское, с фальшкилем, плавно переходившее в развалистые седловатые борта. Штевни прямые наклонные; форштевень с «налишником» (водорезом), ахтерштевень с маленьким узким транцем — «редкой», на который вешался руль. В носу и корме шпангоуты имели острые, впалые книзу формы, позволявшие развивать хороший ход и легко всходить на волну. В носу имелся закрой, далее к корме — банки для 4-х гребцов. Парусное вооружение рейковое, одномачтовое либо двухмачтовое. В первой половине 30-х гг. XIX века имели в длину 6,4 м, грузоподъемность до 3 тонн. К началу 60-х гг. того же столетия размеры несколько возросли: длина по килю 7,3 м, длина наибольшая 10 м, ширина по днищу 1,2 м, ширина наибольшая 2,9 м, высота борта 0,6 м, грузоподъемность от 3,3 до 5 тонн, высота рангоута 7 м.

### Бугроуша

Уменьшительное название — бугроушка (багроуша). Открытая морская промысловая лодка, применявшаяся во второй половине XIX — первой половине XX вв. близ устьев Волги, Урала и на Северном Каспии.

- Длина 8,5–10,7 м;
- ширина до 3,2 м;
- высота борта до 1,5 м;
- осадка в грузу до 1,24 м.

Название произошло оттого, что лодки данного типа употреблялись как на лову, так и для переездов от одного стана к другому; последние же располагались на «буграх» во избежание затопления при ветровых нагонах.

### Салмовка

Иначе — салмовая лодка. Небольшое прибрежное («черное») парусное судно или лодка, использовавшаяся на астраханских и гурьевских морских промыслах в XIX — начале XX вв. В «Толковом словаре...» В. Даля о ней сказано следующее: «Салмовая лодка и салмовка (*астрх.*). Поменьше ловецкой, в роде

косной или эмбенской». Салмовки имели небольшую осадку, но были достаточно ходки и мореходны. Применялись для разбегов рыбаков во время курхаев на море (отчего ещё назывались «подбегными»), а также для перевозки соли и других рыболовецких припасов с ватаг в район промысла. В начале 60-х гг. XIX века имели длину до 10,7 м, ширину до 3,2 м. Уральские казаки строили салмовки в Гурьеве и форпостах нижней дистанции по р. Урал. Наиболее крупные из них, грузоподъёмностью от 6,5 до 11,5 тонн, во второй половине XIX века применяли для перевозки товаров между Астраханью и Гурьевом.

### Подчалок

Во второй половине XIX — первой половине XX вв. так называлась небольшая морская лодка с килем, вёслами и косым парусом, ходившая на буксире у реюшки. Когда реюшка, прибыв к месту лова, становилась на якорь, в подчалок набирали снасть и ехали на нём выставлять сетной порядок. В широком смысле термин «подчалок» означал лодку любого типа при стоечном или ловецком судне.

### Тюленья лодка

Также — тюленная лодка или тюленька. Применялась в XIX веке на тюленьем промысле в прибрежных войсковых водах Каспийского моря. Более ранние образцы таких лодок, представлявшие собой выдолбленную из цельного ствола основу, трубу с досками-набоями по бортам, были малоустойчивы. В дальнейшем строились целиком из досок на наборе. Имели округлое сечение по мидель-шпангоуту, фальшкиль; расшивались на два либо четыре весла. Мачта была одна, съёмная, с косым рейковым парусом. Грузоподъёмность до 1,6 т. Тюленьими лодками также назывались снаряжённые для охоты на тюленя реюшки<sup>146</sup>.

---

<sup>146</sup> Карелин Г. С. [Путешествия Г. С. Карелина по Каспийскому морю]. — СПб. : тип. Акад. наук, 1883. — С. 32–53.

## Распорный неводник

Большая морская лодка для промысла распорным неводом<sup>147</sup> в прибрежной мелководной зоне Каспийского моря в XIX–XX вв. Дно плоское, без киля, с развалистыми выпуклыми бортами, обшитыми вгладь. Форштевень с уклоном вперёд, изломом в верхней трети и «налишником» (водорезом). Ахтерштевень прямой, ещё более наклонённый, завершался узким, треугольной формы транцем. Длина 11 м, ширина без обшивки 1,7 м, высота борта в районе мачты 0,9 м (1861 г.). В носу и корме закрои; гребных банок четыре — во второй от носа гнездо для мачты. Гребных вёсел — шесть, и одно рулевое, насаженное на железный штырь, вбитый в гакаборт; парус — рейковый балансир.



*Рис. 49. Распорные неводники во время тяги невода на взморье Северного Каспия. 1861 г. (Бэр К. М. Рисунки... А III, а 6)*

<sup>147</sup> Распорный невод — большой невод, которым ловят на морских отмелях, выбирая его в лодки. (*Малеча Н. М. Словарь говоров уральских (яицких) казаков : в 4 т. Т. 2. — Оренбург : Кн. изд-во. 2002. — С. 543.*)

Вся средняя часть была свободной — сюда перед вымётыванием набирался невод.

Как тип промысловой лодки распорный неводник сформировался в дельте Волги, откуда вскоре проник на прибрежные ловы уральских казаков.

Невод вместе с уловом выбирался в лодку, причём для тяги два неводника скреплялись борт о борт на определённом расстоянии друг от друга парой толстых шестов, прихваченных к носовым и кормовым кнехтам обоих судов.

Данный вид промысла вызывал заслуженные нарекания со стороны участников осенней плавни, так как ощутимо снижал их заловы. Н. Бородин писал по этому поводу следующее: «Не менее вредно отзывается на вход рыбы в р. Урал и вообще на уральских рыболовствах... и осенний лов по побережью моря распорными неводами, захватывающими в один раз косяки черной рыбы в 100 тысяч и более штук»<sup>148</sup>.

Тем не менее распорные неводники продолжали применяться в море близ устьев Урала ещё в 50-х гг. XX века.

### Маячное судно

Маячными<sup>149</sup> или гранными<sup>150</sup> назывались парусные суда, менявшиеся во второй половине XIX века для охраны рыболовных угодий Уральского войска в Каспийском море близ устьев реки Урал. Расставлялись на якорях по границам войсковых вод, для разъездов имели подбегные лодки. Экипаж каждого такого судна был полностью из казаков, специально снаряжаемых для охранной службы. Он состоял из гребцов, называвшихся «музурами», «кормщика» и «старика»-депутата (отслужившего свой срок казака), исполнявшего функцию охранного надзирателя. Одновременно в строю находилось совсем немного таких судов — в конце 60-х гг. XIX века их насчитывалось всего три. Это были двухмачтовые шхуны, пригодные для плавания в открытом море, но ни-

---

<sup>148</sup> *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : в 2 т. Т. 1. — Уральск, 1891. — С. 381.

<sup>149</sup> Сторожевыми (в говоре уральских казаков).

<sup>150</sup> От слова «грань» (граница) (в говоре уральских казаков).

как не для погони за лёгкими мелкосидящими судами и лодками ловцов-браконьеров. К тому же ремонт этих шхун, согласно постановлению войсковой канцелярии, должен был производиться на деньги, вырученные от тюленьего промысла, не получившего у гурьевских казаков большого развития. Доход от него был столь незначителен, что маячные суда со временем пришли в крайне запущенное состояние, при котором выходить на них в море было просто опасно. Поэтому вслед за вступлением в строй в 1884 г. парового охранного крейсера «Уралец» их вытащили на острова и превратили в казармы для постовых казаков, а на мачтах устроили наблюдательные площадки.

### Бурдюки

Бурдюки или пузыри — оригинальные спасательные плавучие средства, применявшиеся попавшими в относ аханщиками (рыбаками, ловившими аханами — морскими ставными крупноячеистыми сетями длиной до 24 метров без наплавов и грузил, вязавшимися специально для промысла белуги и другой крупной рыбы из осетровых, подо льдом в открытом море).

Аханное рыболовство было открыто по той же самой причине, что и курхайское, но несколько ранее, в 1807 г. Зимой, как вставал на море лёд, казаки-аханщики, собравшись артелями, в саях, запряжённых хорошими, особым образом выученными лошадьми, с запасом хлеба, фуража, множеством аханов и полуаханов, выезжали за 70—80 и более вёрст от берега и там, на глубинах, разыскивали белужьи ятови. Обнаружив, становились «кошами» и тут же начинали «выбивать» (запускать под лёд) многокилометровые сетные порядки. Всю зиму проводили на Каспии. Этот лов мог обогатить, но мог и разорить, а то вовсе отнять жизнь. Ближе к весне от тёплых ветров лёд слабел. Часто огромные поля с разбросанными тут и там артелями отрывало и носило по морю. Такой относ казакам был не страшен: потаскает-потаскает, да где-нибудь и прибьёт к берегу. Бывало, если черни уже видны, а ледяное поле встало, скажем, от перемены ветра, выкалывали пешнями небольшие льдины и, как на плотках, с лошадьми, пожитками и ловецкой сбруей переправлялись на сушу. К примеру, в феврале — марте 1870 г. девять казаков-аханщиков и работник-киргиз дрейфовали на льдине более месяца. В 1894 г. с 26 января

в отnose было 700 человек (казаков, иногородних и работников-киргизов), 500 человек вышли на берег близ пос. Джамбай, 158 сняты со льдин пароходами из Петровска, остальные спасены астраханскими промысловыми судами<sup>151</sup>. Одним словом, относ для аханщиков был делом привычным.



*Рис. 50. Уральские казаки на бурдюках близ Гурьева. Фото нач. XX века<sup>152</sup>*

Страшнее был разнос. Это когда большую льдину ломает на множество малых, которые вместе с находящимися на них рыбаками рассеивает по всему морю. А ведь время-то весеннее, с каждым днём греет всё сильнее и разнесённые льдины тают, крошатся, в буквальном смысле уходя из-под ног. И тогда аханщики, как не жаль было лошадей, верных своих, привычных к морю помощников, не раз сохранявших жизнь хозяина, унося его вскачь от «лома», скрепя сердце, резали их и из шкуры делали своё последнее средство к спасению — «бурдюк», иначе называемый «пузырём». Изготовить такой снаряд надо было ещё уметь. Даже не все

---

<sup>151</sup> Социально-экономическая жизнь казачьей общины в XIX–XX веках (По материалам «Уральских войсковых ведомостей») / Сост. Е. И. Коротин. — СПб. : Реноме, 2011. — С. 39, 101.

<sup>152</sup> Приводится по: Полное географическое описание нашего Отечества. Т. XVIII. Киргизский край. — СПб. : Издание А. Ф. Девриена, 1903. — С. 257.

казаки владели этим искусством, а лишь опытные аханщики, не раз побывавшие в отношениях и разносах.

Шкура должна быть целой, нигде не повреждённой, поэтому, отрезав у забитой лошади голову, постепенно с помощью острого ножа рассекали и вынимали кости и плоть, пока не оставался один кожаный мешок. Шею накрепко перевязывали бечёвкой, а в ногах делали отверстия и, вставив тростинки, надували мешок воздухом. Получившиеся пузыри увязывали под сани с боков (по два бурдюка на каждые), если имелся в запасе камыш — настилали поверху; такие плоты поднимали трёх-четырёх человек.

Связав их длинными верёвками, чтобы не потеряться в море, аханщики гребли к берегу вёслами, сделанными из оглобель, или ставили парус из любой имевшейся материи. Чаще всего благополучно добирались — разорённые, в долгах, но живые: хотя, бывало, и гибли, если противные ветра не пускали — от голода, жажды или в шторм, когда волнами размётывало некрепкие бурдючные плоты.

Узнав, что товарищи в разносе, гурьевские казаки тотчас же выезжали на море в лодках и лёгких судах — выручать. Но случилось, что устья Урала ещё были заперты льдом, тогда давали знать астраханцам, у тех море иной раз вскрывалось раньше, и тюленщики сразу же выходили бить морского зверя на льдинах.

Реюшками, бугроушами привозили к Гурьеву или Астрахани аханщиков, снятых то с бурдюков, то с распадающихся под ногами льдин, с «шиханов» — огромных, оставшихся после лома торосов, торчавших из моря, стоя основанием на дне его, и с каждым тёплым днём всё более проседавших и обрушавшихся, грозя неминуемой гибелью спасавшимся на них людям... «Аханы — втора война», — говорили казаки и не зря. Относ и даже разнос были для них пустяки в сравнении с ломом, случавшимся, когда от внезапной подвижки огромные ледяные поля напирают друг на друга, с грохотом ломаясь, образуя многокилометровые трещины — жарыки, громоздя «храпы» и «шиханы». Тут уже не до бурдюков, некогда; только долголетний морской опыт, мужество, способность быстро ориентироваться при смертельной опасности, хладнокровие да верный конь спасали ловца. Не зря самыми смелыми и бесшабашными казаками и на море, и на войне считались лихие аханщики. И. И. Железнов, уральский казак-гурьевец, в своём произведении «Картины аханного рыболовства» привёл

ответ одного из них на вопрос, поедет ли тот снова на аханы после всего перенесённого в «ломе» и «разносе» — мук голода, жажды, постоянной угрозы скорой смерти: «Бросить рыболовство нашему брату, гурьевскому казаку, всё равно, сударь, что в землю зарываться; чем станешь семью кормить, да на што службу царску справлять?» «Две смерти не будет, а одной не минуешь, как ни шатай, как ни валяй»<sup>153</sup>.

Бурдюки, наподобие тех, что делали аханщики, есть древнейшее средство для переправы через реки, давно забытое европейцами, в том числе русскими, но применяемое кое-где в глухих уголках Востока. Уральцы, жившие в специфических условиях между Востоком и Западом, использовали это средство самым невероятным образом — на море, ещё в XX веке (ведь на аханы ездили и до Гражданской войны и какое-то время после неё).

---

<sup>153</sup> Железнов И. И. Уральцы. Очерки быта Уральских казаков : в 3 т. Т. 1. — СПб. : Типография товарищества «Общественная польза», 1910. — С. 212.



## IV

# КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СУДОХОДСТВА КАЗАКОВ НА АРАЛЬСКОМ МОРЕ, РЕКАХ СЫРДАРЬЯ И АМУДАРЬЯ

Море Аральское или, как его в старину называли русские — «Синее море»<sup>154</sup>, на протяжении многих столетий, с тех пор как о нём первым сообщил Геродот, представляло собой загадку для европейской науки. Мало знали о нём и на Руси, хотя русские купцы не раз проходили его берегами в составе торговых караванов. Да что русские, даже каракалпаки и киргиз-кайсаки, кочевавшие близ Арала, немного могли о нём сообщить. Вот, к примеру, что показал на допросе в Иностранной Коллегии один киргиз, пленённый казаками в 1719 г., когда Абулхаир-хан приходил войною под Яицкий городок: «Море Аральское называется Аральским, потому что среди того моря есть остров Арал... Вода в том море солёная, пить нельзя... то море и остров Арал не малые, а сколь велики, — сказать подлинно не могут. Житья на том Аральском острове и лесов нет, токмо камыш большой и зимою замерзает, и в зимнее время на том острове каракалпаки живут кочевьем, а зверьки какие есть ли, того не ведают, потому море, судов морских нет»<sup>155</sup>.

Судов морских нет... В отличие от своего соседа, Каспия, тоже замкнутого водоёма, Аральское море не было ареной коммерческого мореплавания, так как не имело на своих пустынных берегах не только крупных торговых центров, но даже и просто осёдлых поселений. До прихода русских на Арале не было развито рыболовство, у кочевников оно не в обычае, а те, кто жил осёдло по

---

<sup>154</sup> *Магидович И. П., Магидович В. И.* Очерки по истории географических открытий. Т. IV. Географические открытия и исследования нового времени (XIX — начало XX в.). — М.: Просвещение, 1985. — С. 239.

<sup>155</sup> *Карпов А. Б.* Уральцы: Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550–1725 гг.): Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 620.



Рис. 51. Карта Аральского моря и нижнего течения рек Сырдарья и Амударья в 70-х гг. XX века<sup>156</sup>

Амударье и Сырдарье, кормились главным образом поливным земледелием и животноводством. К расположенным в прибрежном мелководье островам местные обитатели киргиз-кайсаки и каракалпаки добирались вброд, к более отдалённым, таким как Барса-Кельмес, только зимой по льду, а о тех, что лежали в глубине моря, не знали вовсе.

Когда Арал застывал под своим зимним покровом (в северной своей части, так как южнее море не замерзало), целые аулы переко-

<sup>156</sup> Приводится по: Малый атлас мира. — М. 1982.

чѣвывали на известные им острова, где находили не вытравленный за лето подножный корм для скота и достаточно топлива для очагов — сухого камыша и кустарников. Однако не на каждом острове имелась пресная вода, и тогда людям, не успевшим до вскрытия моря перейти на матѣрую землю, после того как иссякали запасы воды снеговой, грозила страшная участь — гибель от жажды.

Об одной из таких трагедий напоминает приведѣнный выше топоним Барса-Кельмес («пойдѣшь — не вернѣшься»). На этом острове, согласно преданию, вымер целый казахский род.

Аральские берега почти на всѣм своем протяжении были безлюдны, за исключением устьев Сырдарьи и Амударьи, да и там жизнь была полна невзгод и опасностей из-за частых междоусобиц степных владетелей, произвола кокандских и хивинских чиновников.

Не надо сбрасывать со счетов и нападения диких зверей, таких как барс, тигр, леопард; равно как и казахских и каракалпакских барымтачей<sup>157</sup>, угонявших скот; туркмен-аламанщиков, которые грабили всех подряд, уничтожая осѣдлые поселения и кочевые аулы, пленных же обращали в рабство.

Как на Сырдарье, так и на Амударье местные жители имели некоторое количество лодок и судов, использовавшихся для переправы через реки, транспортировки пассажиров, товаров и в очень незначительном количестве для рыбной ловли.

Однако слабость и мздоимство властей, политическая нестабильность и разбой не давали возможность развиваться торговле, а как следствие, и судоходству.

Всѣ начало меняться в 40-х гг. XIX века, когда Россия твѣрдой ногой вступила в эти земли. Для стеснения кокандцев и хивинцев и защиты от них принявших российское подданство кочевников возводились укрепления, а для исследований Арала появились морские суда.

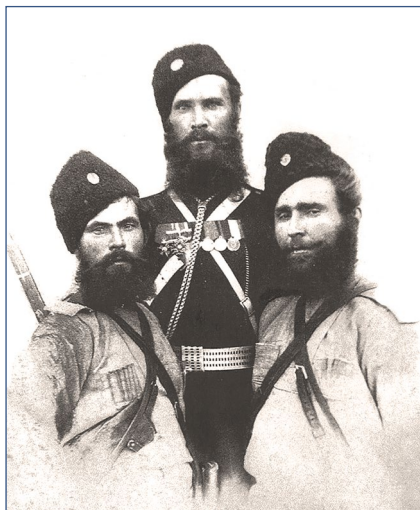
---

<sup>157</sup> Барымтач — участник грабительского набега («баранты»). «Баранта — у азиатских пограничных народов, а более у кочевых, самоуправная месть по междоусобицам, набег, грабеж, отгон скота, разор аулов, захват людей. Баранта тем отличается от военных набегов, что нападающие из опасения кровной мести, идут без огнестрельного и даже без острого оружия...» (*Даль В. И. Об Уральском казачьем войске. — М. : Книжный дом «Либроком», 2010. — С. 269.*)

Пионером российского мореплавания на Аральском море стал построенный в низовьях Сырдарьи барказ<sup>158</sup>, на котором военные моряки в 1847 г. обследовали реку от Раимского укрепления до взморья и впервые вышли на просторы Арала<sup>159</sup>.

Первыми мореходными судами в этом море стали шхуны «Николай» и «Константин»: очень небольшие по размерам (самая крупная «Константин» имела в длину по ватерлинии всего 14,3 м). Обе шхуны были построены в Оренбурге, разобранными перевезены гужевым транспортом к укреплению Раим

в дельте Сырдарьи, там собраны и спущены на воду («Николай» в 1847 г., «Константин» в 1848 г.). Они несли Андреевский флаг, были укомплектованы военными экипажами и предназначались для описи Аральского моря, которая производилась в 1848—1849 гг. под командованием лейтенанта А. И. Бутакова. Одновременно с военными моряками здесь появились и первые русские рыбаки. Специально для поддержки частной компании, взявшей за освоение аральских рыбных богатств, в 1848 г. на одном из устьев Сырдарьи был основан форт Кос-Арал, где и базировалась маленькая промысловая флотилия<sup>160</sup>. Она состояла из одномачтового мореходного бота «Михаил», построен-



*Рис. 52. Уральские казаки — участники среднеазиатских походов. Фото второй половины XIX века*

<sup>158</sup> Барказ — тип самой большой из военно-морских шлюпок. Имел значительную грузоподъёмность и высокие мореходные качества, ходил как на вёслах, так и под парусами.

<sup>159</sup> *Скок Ю. М.* Путь в полуденную Азию // Морской журнал. — 2012. — № 211. — С. 81.

<sup>160</sup> *Терентьев М. А.* Хивинские походы русской армии. — М. : Вече, 2010. — С. 145.

ного в Оренбурге и вместе со шхуной «Николай» перевезённого к Аральскому морю, парусно-гребного двухмачтового барказа и нескольких лодок меньших размеров, вроде черневых остроносиков, применявшихся на Северном Каспии.

Казалось, начало промысловому освоению Аральского моря положено, однако шло оно очень медленно и до самого конца XIX века было крайне незначительным, а упоминавшаяся выше компания очень скоро разорилась. Причин тому несколько, это и отдалённость региона, и неблагоприятный климат. Несносная жара летом, свирепые морозы с ветрами зимой, лихорадки, косившие людей в низменных заболоченных приморских местностях, пустыня вокруг, нехватка пресной воды, малая населённость, плохие пути сообщения, нападения степных разбойников и прочее. Главное же — это отсутствие привычных к морю людей, которых неоткуда было взять здесь, посреди азиатских пустынь; ведь из отставных солдат и переселенцев-крестьян морских ловцов по приказу не сделаешь.

Так было, пока на берега Синего моря не пришли, не поселились, хотя и неволей, казаки-уральцы. Они и раньше здесь подолгу проживали, составляя гарнизоны укреплений и фортов. В море, за службой, отсутствием судов и надлежащей «сбруи» (т. е. снастей) не рыбачили, хотя в речных водах, вне всякого сомнения, ловили при малейшей возможности: какой уралец долго вытерпит, сидя у воды и без рыбы!

В 1874 г. в Уральском войске произошло очередное возмущение. Казаки, в большинстве своём староверы, выступили против нового Положения о прохождении воинской службы и управления казачьими войсками, а также против непродуманного внедрения «никонианства». Последовали аресты, а затем и высылка «несогласных» в Туркестан, в основном на Сырдарью и Амударью. Краеведческий справочник «Урало-Каспийский край» сообщает по этому поводу следующее: «Всего было выслано 2526 казаков»<sup>161</sup>, «кроме того, некоторые казаки ушли добровольно. Сосланные

---

<sup>161</sup> *Данилевский К. В., Рудницкий Е. В.* Урало-Каспийский край: (Уральская губерния и бывшие — земля Уральского казачьего войска и Уральская область) : Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. — Уральск : Губоно, 1927. — С. 167.

и добровольно ушедшие казаки получили название уходцев. Всех уходцев считают до 7000 человек. Судя по рассказам и описаниям истории с уходцами, много тяжелых испытаний пережили казаки в это время...»<sup>162</sup>.

Они были лишены казачьего звания, но даже в следующих поколениях продолжали считать себя казаками. И совершенно справедливо, так как Уральское (в прошлом Яицкое) войско, наравне с Донским и Терским войско природное, а не сформированное по указу, и казаки в нём не приписанные в первом, пусть втором поколении, а старинные: у кого-то предки казаковали ещё во времена Иоанна Грозного, у иных же происходили и вовсе из ушкуйников либо ордынцев. Такие люди — казаки настоящие и крестьянами уже никогда не станут, что бы там ни вытворяло над ними правительство. Казацкие фуражки все мужчины-уходцы носили примерно до середины XX века, а старики — и во второй половине столетия.

Одним словом, воспитательно-карательные меры властей своей цели не достигли: наказанные, сосланные казаки, в конечном итоге, повернули всё по-своему и уже многие из первого поколения уходцев сумели крепко встать на ноги.

Здесь, на краю Российской империи, а потом СССР, куда редко дотягивалась «рука Москвы», им гораздо успешнее, чем оставшимся на Урале собратьям, удалось сохранить свою веру и традиции, в том числе традиции судостроения.

Вернёмся к первым годам истории казаков-уходцев. После Высочайшего разрешения в 1881 г. они частью вернулись на Родину, где были восстановлены в казачьем звании, а частью, не доверяя властям, остались в далеком краю навсегда. Вот какие это были люди по описанию современника, сделанному в 1883 г.: «Народ в высшей степени способный, смышлённый — да и по наружности все они, как на подбор, молодец к молодцу. Что ни Уралец, то крепкий, рослый, здоровый и красивый детина! И затем надо прибавить, что это люди, безусловно честные, в делах верные своему слову, почти поголовно трезвые и, наконец, крепко держатся правил своего “древлего благочестия”»<sup>163</sup>.

---

<sup>162</sup> Там же.

<sup>163</sup> Карпов А. Б. Памятник казачьей старины. — Уральск, 1992. — С. 528.

В новых местах сосланные уральцы по свойственному им упрямству и нелюбви ко всему «никонианскому» категорически отказались выходить на работы, принимать пособие от властей, жить в отведённых им домах и проч. Не желали заниматься какими-либо промыслами для пропитания, предпочитая голодную смерть покорности; не желали даже видеть присланных к ним жён и детей. Отчаявшееся начальство приказало волоком тащить их в дома и кормить насильно — не помогло! Наконец додумались, объявили, что выдадут казачьих жён за солдат, и это сработало. Уральцы вернулись к семьям и обратились к своим исконным промыслам, главнейшим из которых было рыболовство.

Среди казаков-уходцев имелись как низовские (в том числе гурьевские), так и верховские. Одни моряки, другие речники: были люди, коротко знакомые с обеими водными стихиями, но все сплошь рыбаки, никогда по своей воле не изменявшие привычному с детства и любимому промыслу.

Рыба в обеих реках Дарьях водилась и не в малом количестве, но, чтобы её взять, нужны суда и снасти, которых у казаков, разумеется, не было.

До прихода русских по Сырдарье и Амударье местные жители плавали на судах, конструктивно очень близких друг другу, что неудивительно, так как берега этих рек населяли близкородственные народы; гидрологический их режим и условия навигации очень схожи; к тому же было время, когда обе речные дельты соединялись между собой рукавом Амударьи, впоследствии пересохшим.

Через Сырдарью переправлялись и даже сплавлялись вниз по течению на связанных из куги плотках — салах. Вверх и вниз плавали на каюках, самые малые из которых представляли собой однодеревые челноки, более крупные имели обшивку из досок. Бревчатые плоты для сплава леса также назывались каюками; но они, скорее всего, вошли в употребление после основания русских укреплений в нижнем течении, таких как Петровск (ныне Кызыл-Орда) и Казалинск, имевших потребность в этом лесе.

Тяжёлые, неповоротливые каюки, а уж тем более салы, совершенно не подходили для единственно возможного здесь плавённого лова. Поэтому казаки и начали строить из местного материала свои традиционные бударки, как на реке Урал.

Сетную дель вязали из покупной пряжи, из неё же свивали сетные подборы: все остальные орудия лова изготавливали из того, что предоставляла природа.

Сырдарья — река своенравная, с быстрым течением, мутная, мелководная, часто меняющая своё русло. Казаки плавали по её водам большей частью на бударках и плоскодонных лодках-дощаниках, в нижнем течении для перевозки больших партий груза применяли свои морские суда — кусовые лодки.

Теперь перейдём к судоходству амударьинскому. Выше уже говорилось, что часть ссыльных уральцев была поселена в дельте Амударьи (на правом её берегу, всего в нескольких десятках километров от расположенной на левом берегу ханской ставки в г. Хиве). Таким образом, только что покорившийся России хивинский хан, имея под боком гарнизоны из солдат и действительно служащих казаков Оренбургского и Уральского войск в новопостроенных крепости Петро-Александровск и укреплении Нукус, да ещё и 1200 пусть сосланных, профессиональных потомственных воинов-уральцев, не мог и помыслить об измене.

Интересно, что прибывшие в 1875 г. в дельту Амударьи ссыльные казаки застали там рыболовную ватагу хорошо знакомого им уральского купца из иногородних (т. е. не казака) Ванюшина, который начал свой промысел ещё до занятия правого берега русскими<sup>164</sup>.

Но это купец, у него капиталы, суда и снасти: казаки же не имели ничего. Первое время их положение было просто отчаянное. Чтобы не умереть с голоду, начали грабить туземцев, угонять скот; пошли жалобы от местных к русскому начальству, взаимные нападения и т. д. Впрочем, скоро это кончилось. Осмотревшись и пообвыкнув, уральцы занялись делом: одни торговали с Хивой, другие, обзаведясь лодками, стали перевозить пассажиров и грузы по Амударье, ловить в ней рыбу. Определившись в своей жизни, уходцы очень быстро установили добрососедские отношения с населявшими дельту киргиз-кайсаками, каракалпаками и узбеками.

Казакам, ещё на родине знавшим восточные обычаи и владевшим татарским и киргиз-кайсацким (казахским) языками, не

---

<sup>164</sup> *Судаков С. А.* Уральские казаки-старообрядцы Аму-Дарьинского оазиса. — Уральск : Оптима, Старый Уральск, 2011. — С. 8.



составило труда выучить родственные им местные языки<sup>165</sup> и жить, не нарушая здешних традиций, в то же время, не давая в обиду свои. За это, а также за честность, трудолюбие, далеко не робкий характер и твёрдость в православной вере они пользовались уважением среди окрестных жителей-магометан.

Огромная амударьинская дельта представляет собой благодатный край, настоящий оазис среди пустынь и полупустынь Средней Азии. Поселив здесь, на границе с Хивой, уральцев, правительство создало условия, благоприятствовавшие их экономическому развитию, до определённой степени закрывая глаза на их упрямство и приверженность старой вере. Видя это, в Амударьинский отдел стали переселяться (с 1882 г.) уходцы из других местностей Туркестана, в частности из Сыр-Дарьинской области, в результате чего казачье население здесь к 1910 г. увеличилось вдвое.

На Амударье, как и на Сырдарье, из-за слишком быстрого течения рыбный лов производился только плавными сетями. Наилучшей лодкой для такого рода промысла являлась традиционная уральская казачья плавённая (плавная) бударка; именно такие бударки строили уходцы с начала 80-х гг. XIX века.

Также имелись бударки, отделанные не столь тщательно: под сено, которое косили в воде. Позднее на смену бударкам пришли лодки-дошаники, применявшиеся ещё во второй половине XX века.

В «узяках» (протоках) кололи рыбу трезубыми острогами: в тех же протоках, а кроме того, на суводях и прочих уловистых местах густо поросшей камышом и осокой дельты, практиковали ночной лов рыбы, подманивая её светом факелов.

Но все эти ловы являлись второстепенными. Главным же была плавня, производившаяся значительным количеством лодок, перекрывавших своими снастями русло по всей его ширине. Уходцы рыбачили, согласно традициям, как на реке Урал, во владениях Уральского войска. Местные же власти, не считая их казаками, каковыми они юридически и не были, принуждали уходцев соблюдать правила рыболовства, общие для всех в данном регионе. Уральцев уговаривали, убеждали, но упрямые казаки ничего и слу-

---

<sup>165</sup> Многие уходцы хорошо владели и неродным языком — таджикским.

шать не желали, а пытавшихся воспрепятствовать им рыбоохран-ных чинов прогоняли, а то и нещадно били.

Расширяя свои речные промыслы, уходцы очень скоро вовлекли в них киргиз-кайсаков (казахов) и каракалпаков в качестве малоквалифицированной наёмной рабочей силы, что неудивительно, так как собственных орудий лова и необходимого опыта у последних не было.

Выше уже говорилось, что некоторая часть казаков занялась перевозкой грузов и пассажиров. На Амударье это очень нелёгкий промысел, ибо данная река для проводки судов не менее сложна, чем Сырдарья.

Своим быстрым (до 16 км/час) течением она размывает и обрушивает сложенные из мягких сыпучих грунтов берега и так часто меняет фарватер, что бакенщики (это уже во времена парового судоходства) нередко не успевали переставлять знаки судоходной обстановки.

Перекаты здесь ползут, гребни их то нарастают выше и выше, то вчистую смываются: пристаней нет, так как берега постоянно и очень быстро меняют свои очертания. На такой реке применим в основном лоцманский метод судоходства, подразумевающий солидный опыт плавания, наблюдательность, быстрое соображение и особенное лоцманское чутьё.

Уральские казаки, обладавшие всеми этими качествами, живя ещё на своей родной реке, скоро изучили и Амударью, плавая на каюках: в дальнейшем эти знания пригодились им на пароходах.

Речной извоз, называвшийся каючничеством, был основным занятием казаков из Турткуля и других посёлков, расположенных выше дельты и в её верхней части, а их более бедные собратья из нижней, заболоченной части дельты, где никакие другие виды хозяйствования были невозможны, в основном занимались рыбным промыслом, каючничая лишь в промежутках между путинами.

Торговлей в Амударьинском отделе, Хивинском и Бухарском ханствах уральцы занялись в начале 80-х гг. XIX века, а так как самой доступной транспортной артерией являлась Амударья, то с этого времени и начинается период их речного извоза — каючничества.

Как и на Сырдарье, здесь под общим термином «каюк» были известны и долблёные челноки, и лодки-дощаники различного

размера, а также сравнительно крупные ходовые суда. (Последние именовались местными жителями «кема».)

Живя в изоляции от прочих речных и морских бассейнов, местные жители строили свои суда, используя весьма примитивные технологии. Казаки взяли на вооружение их судовые и лодочные типы, но значительно усовершенствовали, сделав более крепкими, ходкими и грузоподъемными. Каюки небогатых казаков, применявшиеся главным образом для рыболовства, способны были поднимать лишь мелкие партии товаров и, разумеется, не могли принести своим владельцам большой прибыли.

Другое дело — их зажиточные собратья, разбогатевшие благодаря удаче в рыбном промысле, коммерческим талантам и проч. Эти люди имели средства для найма, покупки или постройки каюков значительной грузоподъемности: они-то и перевозили основные массы грузов.

Товары из России, доставленные по железной дороге в Чарджуй<sup>166</sup>, перегружались на каюки и сплавливались в города и посёлки дельты; товары, привезённые морем к пристани Кантаузяк (на одном из устьев Амударьи), каюками доставлялись вверх по течению до Нового Ургенча и Турткуля.

В значительном количестве перевозили хлопок — из Каракалпакии в Кантаузяк для дальнейшей транспортировки морем, а также в Чарджуй, где его перегружали на железнодорожные составы.

Так продолжалось до 1930 г., когда в Каракалпакии началось «раскулачивание». «После проведения реквизиции частных каюков с большой грузоподъемностью в пользу государства, уральцы стали работать каючниками от госпароходства или наниматься даргами<sup>167</sup> на каюки коренного населения»<sup>168</sup>.

Лишившись возможности получать прибыль привычными способами, по-старинке, предприимчивые уральцы не опустили рук, а занялись различными спекуляциями, требовавшими,

---

<sup>166</sup> Чарджуй (в СССР — Чарджоу) — город в среднем течении Амударьи.

<sup>167</sup> Дарга — старший на карапалкакских каюках, одновременно капитан и лоцман.

<sup>168</sup> *Судаков С. А.* Уральские казаки-старообрядцы Аму-Дарьинского оазиса. — Уральск : Оптима, Старый Уральск, 2011. — С. 17.

впрочем, немалых усилий, как умственных, так и физических. К примеру: «“Прешкакать” на бударе от Бабай-Калы до Кунграда (около 500 вёрст расстояния), где дешёвый хлеб, уральцу ничего не стоит»<sup>169</sup>. В той же Бабай-Кале вплоть до 1932 г. усиленно гнали самогон, продавая по самым грабительским ценам, особенно этим занимались каючники, развозившие его по отдалённым посёлкам, где редко видели настоящую водку.

Как уже говорилось, реквизированы были только самые крупные, чисто транспортные каюки. Те же, что представляли собой небольшие лодки, оставили владельцам как единственное их средство производства, подразумевая, что уральцы с них не разживутся, а будут всего лишь рыбачить для поддержки своего существования и со временем волей-неволей вступят в колхозы.

Однако и в такой ситуации казаки всё повернули по-своему: «В весеннюю путину 1932 г. уральские ловцы-единоличники, прикрепленные к колхозу «Красный партизан» им. Будённого Муйнакского района, в самый ответственный момент путины бросили рыбалку и занялись более выгодным делом — каючничеством, в результате чего план вылова колхоза на весеннюю путину был сорван»<sup>170</sup>.

С извозом же на больших каюках дело обстояло следующим образом: все они, причём не только казачьи, но (через некоторое время) и принадлежавшие хозяевам из числа коренных жителей, перешли в ведение Амударьинского пароходства, которое эксплуатировало их, ремонтируя старые и строя новые, до 60-х гг. XX века включительно.

Даргами на такие каюки старались нанимать уральцев как лучших на Амударье судоводителей и лоцманов. Коренное население относилось к ним с уважением, называя «урал-баями», то есть «господами-уральцами». Каракалпаки были уверены, что дарга-уралец приносит удачу, ценя его за смекалку, отвагу и превосходное знание столь сложной для проводки судов реки.

С самого начала зарождения регулярного парового судоходства по Амударье лоцманами на пароходах также служили уральцы, а позднее, при Советской власти, многие из них плавали капитанами.

---

<sup>169</sup> Там же. С. 35.

<sup>170</sup> Там же.

Теперь перейдём к судоходству казаков на Аральском море. Оно являлось почти исключительно промысловым, а его очень малая транспортная составляющая представляла собой всего лишь доставку груза пойманной рыбы в те или иные пункты.

С возрастаньем русского населения в низовьях Сырдарьи и Амударьи и, как следствие, увеличением количества ловцов стало ясно, для того чтобы рыбачить по-крупному, не только ради пропитания, а и на продажу, для достатка, необходимо было выходить в море.

Что же это было за море, освоить которое предстояло уральцам? Название его является производным от казахского «арал» — остров, и островов там действительно много. Ниже приведены основные параметры моря, характеризующие его на протяжении почти ста лет (*таблица 2* составлена авторами на основании данных, приведённых в работе П. А. Чихачева «Арало-Каспийская депрессия») <sup>171</sup>.

Таблица 2

Параметры моря	80-е гг. XIX века	70-е гг. XX века
Площадь	66,98 тыс. кв. км	64,5 тыс. кв. км
Протяжённость	Ок. 450 км	428 км
Ширина	250 км	235 км
Глубина наибольшая	74,6 м	67 м

Водоём в большей своей части мелкий, уровень его зависит от стока Сырдарьи и Амударьи, подвержен циклическим колебаниям, но общая тенденция, отмеченная ещё «аральским Магелланом» А. И. Бутаковым, — постепенное усыхание.

Солёность аральской воды слабая. Наибольшие глубины расположены у северо-западного берега, южная и особенно восточная части моря отличались мелководьем, берега низменные, отмелье. Местные жители могли вброд переходить на о. Куш-Дегельмак, лежащий в 70 км от восточного берега <sup>172</sup>.

<sup>171</sup> Чихачев П. А. Арало-Каспийская депрессия // Чихачев П. А. Страница о Востоке. — М. : Гл. ред. вост. лит. изд-ва «Наука», 1982. — С. 182, 194.

<sup>172</sup> Там же. С. 183.

Западный берег представляет собой «чинк» — высокий, до 80 м, обрыв безжизненного плато Усть-Урт, за которым в нескольких сотнях вёрст расположено Каспийское море.

К северному берегу прилегают пески Большие Барсуки, к восточному — пустыня Кызыл-Кум, южный берег также лишён растительности за исключением дельты Амударьи.

Вот что писал А. И. Бутаков об условиях судоходства на Арале: «Летом... жары нестерпимые, без дождей и воздух очищается только господствующими ветрами... В море эти ветры делают плавание весьма трудным: часто подвергали они нас крайней опасности... и вынуждали к рискам, нередко выходящим из пределов благоразумия»<sup>173</sup>. И ещё: «Ветры крепчают вдруг, разводят огромное волнение и потом, стихнув, <...> оставляют после себя несносную зыбь»<sup>174</sup>. «Аральское море, одно из самых бурливых, не имеет для моряков ни одного безопасного и удобного приюта; если за каким-нибудь мысом можно укрываться при одном ветре, то его же надобно в высшей степени остерегаться при первой перемене погоды, отчего плавание здесь самое беспокойное»<sup>175</sup>.

Для этого моря, особенно в восточной его части, характерны ветровые сгоны и нагоны, при которых вода может уйти на километр, либо настолько же затопить низменный берег. Если добавить к вышесказанному ещё и почти повсеместно отсутствие естественных гаваней, то станет понятным, что навигация в Аральском море — дело достаточно опасное. На западе из воды стеной встает чинк, с востока, севера и юга на десятки километров тянутся в море береговые отмели, острова лишены удобных бухт, а устья Сырдарьи и Амударьи слишком мелки, чтобы служить в непогоду укрытием. Условия, в общем, схожие с северокаспийскими, только ещё сложней и опасней.

Там, где Сырдарья впадает в Арал, километров на 25–30 среди чистых прозрачных вод Синего моря заметны её мутные потоки, несущие песок, глину, а с ними много корма рыбе. Такую же картину можно было видеть и близ устьев Амударьи, поэтому основные рыбные ловы на Аральском море сосредотачивались именно

---

<sup>173</sup> Дневные записки плавания А. И. Бутакова по Аральскому морю в 1848–1849 гг. — Ташкент : Издательство Ан УзССР, 1953.

<sup>174</sup> Там же.

<sup>175</sup> Там же. С. 30.

близ этих двух рек; причём амударьинский промысловый район был самым богатым.

В Аральском море и соответственно в нижнем течении Сырдарьи и Амударьи водились следующие породы промысловых рыб: колюшка, окунь, судак, ёрш, сом, щука, сазан, карась, усач, плотва, язь, лещ, жерех, чехонь. Из осетровых — собственно осётр, шип, севрюга, (лжелопатонос — мелкий представитель осетровых — промыслового значения не имел).

Растущее население края нуждалось в продуктах питания, поэтому туркестанские власти были заинтересованы в развитии аральского рыболовства. Получив от них дозволение, уходцы начали ловить на взморье близ устьев Сырдарьи и Амударьи, переселяясь в эти края из мест своего первоначального обитания, выше по течению. Точная дата начала ловов уральских казаков в устьях Сырдарьи авторам не известна. Но, вне всякого сомнения, это произошло не позднее самого начала 80-х гг. XIX века, потому что, уже начиная с 1882 г., уходцы, жившие на Сырдарье, стали переселяться в дельту Амударьи, более богатую рыбой. С. А. Судаков сообщает об этом следующее: «Переселяясь в дельту с целью заняться рыболовством, уральцы выбрали наиболее удобные для рыболовства места, не заботясь о почве и других условиях, обычно определяющих выбор места русских переселенцев»<sup>176</sup>.

Известный русский гидрограф и ихтиолог Л. С. Берг, проводивший в 1900 — 1902 гг. комплексное исследование Арала, в своей работе «Рыбы и рыболовство в устьях Сыр-Дарьи и Аральском море», сообщает, что главную роль в становлении и развитии здесь морского рыболовства играли ссыльные казаки-уральцы.

Добавим, что казаки возглавляли промысел и выполняли самую квалифицированную, сложную, часто опасную работу; в качестве подсобников же нанимали сезонных рабочих: киргизкайсаков, каракалпаков и приезжавших из близлежащих губерний русских крестьян.

В сырдарьинском районе морское рыболовство начало развиваться в 90-х гг. XIX века.

Первоначально рыбачили близ устьев, «в видах», не отрываясь от черней, и промысловые суда полностью соответствовали

---

<sup>176</sup> Судаков С. А. Уральские казаки-старообрядцы Аму-Дарьинского оазиса. — Уральск : Оптима, Старый Уральск, 2011. — С. 11.

району плавания. Здесь на взморье узкие бударки-однодеревки негодились, поэтому вся ловецкая флотилия состояла из лодок-дощаников.

Центром судостроения казаков-уходцев в северной части Аральского моря был г. Казалинск, расположенный в нижнем течении Сырдарьи. Своего леса здесь не имелось, поэтому на доски распускали брёвна от разобранных плотов-каюков, приходивших с верхнего течения Сырдарьи.

Все лодки работали в условиях прибрежного мелководья, поэтому их делали плоскодонными, с минимальной осадкой: ходили только на вёслах, паруса стали употребляться гораздо позже. Строились они руками самих рыбаков-уральцев и подразделялись соответственно способу лова на следующие типы: сетная, неводная, крючная, аханная, причём последняя была самой крупной. Несколько позже появились большие неводные лодки, кроме вёсел, имевшие ещё и парус.

Казаки, опытные рыбаки, вели промысел грамотно, заловы были хороши, доставляли ощутимую прибыль и дали возможность уходцам встать на ноги и обустроиться после почти десятилетнего полунищенского житья на биваках по Сырдарье. Однако с течением времени, когда ловцов в устье прибыло и стало тесно, возникла необходимость осваивать новые промысловые районы. Те из рыбаков, кто мог себе это позволить, устремились в разные стороны моря к отдалённым берегам и островам, где рыба ходила не столь густыми косяками, но конкурентов было гораздо меньше, а то и не было вовсе.

Ещё в 1848 г. бот «Михаил», совершая разведывательные вылазки в северной части Аральского моря, обнаружил уловистые места, однако рыбаки, не имея мореходных судов, редко их посещали.

До появления на Арале кусовых наиболее пригодными к морскому плаванию, за неимением лучшего, считались большие парусные лодки для лова неводами. На этих беспалубных плоскодонках, длиной не более 8,6 м, казаки совершали рискованные плавания из Казалинска к промысловым угодьям близ северо-западных берегов Арала.

Испытывая потребность в более мореходных судах, в середине 1890-х гг. уральцы в Казалинске начали строить кусовые лодки, несколько изменив их традиционную конструкцию применительно к местным условиям.



В то время, когда Л. С. Берг описывал рыболовство казаков и их суда (1900 г.), кусовых было немного и часть рыбаков ещё долго пользовалась для переходов открытым морем большими неводными лодками, нередко подвергая себя значительному риску.

При частых внезапных ухудшениях погоды мелкие суда выбрасывались на ближайший отлогий берег или прятались в необъятных зарослях камыша, достигавшего здесь высоты 4–5 метров; кусовые старались отстояться на якоре за подветренными берегами островов и мысов. Когда задували восточные штормовые ветра и воздух над морем наполнялся песком из пустыни Кызылкум, вся надежда была на держащую силу якоря и крепость каната.

Небольшая лодка, скажем, подчалок, разминувшийся со своей кусовой, если повезёт, могла выкинуться на один из песчаных пляжей, встречавшихся иногда у подножия чинка. Заметив среди пенистых гребней спасительное место, рыбаки направлялись к нему, причём гребли не очень сильно, лишь бы лодку не развернуло поперёк волны. Но вот глубины резко уменьшаются, волна становится круче, и уже сзади над кормою растёт и вздымается зелёная стена. Теперь — навались! Казаки гребут как бешеные, стараясь не отстать от волны; лодка, удачно оседлав её, скользит к берегу и вскоре, брошенная сверху вниз, с силой бьётся о песчаный грунт. Все за борт! Казаки прыгают, один влево, другой вправо, хватаются за лодку и по колено, по пояс в кипящей воде что есть сил удерживают её, чтобы не снесло обратно в море. Упустишь лодку — погибнешь, ведь здесь, среди диких скал, вряд ли есть пресная вода, а вдруг оказались на острове? Рыбу поймать нечем и не с чего, на спасение надежда слабая — промысловых судов в открытом море очень мало, а немногочисленные пароходы Амударьинской флотилии редко когда покажут свой дымок далеко за горизонтом, но подходить к пустынным берегам, не имея на то крайней необходимости, не будут.

После того как была построена железная дорога Оренбург — Ташкент, Сырдарьинская область заметно оживилась: её население быстро возрастало за счёт приезжих, селившихся на пустовавших ранее землях. Всё более многолюдными становились степные ярмарки, где наряду с прочими местными продуктами продавалась и аральская рыба, спрос на которую постоянно увеличивался.

Морской промысел в первом десятилетии XX века хотя и медленно, но разрастался. У местных киргизов задёшево скупались

участки побережья для обустройства на них рыболовецких ватаг<sup>177</sup>, больше стало мореходных судов, способных ловить в самых отдалённых местах. Далее снова перейдём к Амударье.

Первые, тогда ещё единичные случаи переселения уральцев из районов среднего и нижнего её течения в дельту и на взморье относятся к 1882 г.; а вскоре, прознав о неисчислимых рыбных богатствах этих мест, сюда устремились уже многие казаки-уходцы, в том числе из Сырдарьинской области, основав целый ряд рыбацких посёлков.

Предприимчивые уральцы довольно скоро насытили местный рынок и были вынуждены искать способы вывоза своей продукции (летом — вяленой, копчёной, солёной; зимой — свежемороженой рыбы) за пределы Амударьинской области.

Наиболее крупным торговым городом на границе с Туркестаном был Оренбург, куда, начиная с 1888 г., производились самые значительные поставки рыбного товара. Кроме того, рыбу регулярно отправляли в Бухару, Чарджуй, Ашхабад, Мерв, Кушку, Казалинск и периодически — в Самару и Нижний Новгород. Сухим путём её везли верблюжьими караванами; по Амударье на каюках; через море, к станции Аральское море Оренбургско-Ташкентской железной дороги, на пароходах, баржах и парусных рыбацких судах.

Доставленную караванами и судами рыбу на станции Аральское море, в Казалинске либо в Чарджуе перегружали в железнодорожные составы, и она отправлялась дальше в Россию.

Как и в Сырдарьинской области, на Амударье и южном побережье Аральского моря лучшими рыбаками были уральцы. Они имели многовековой опыт в этой отрасли хозяйства, а кроме того, рыболовный промысел, как дело неверное, рискованное, полностью соответствовал отважной, склонной к авантюрам натуре уральского казака. Он не любит долгий, однообразный крестьянский труд; зато лёгок на подъём, быстр, сообразителен; всякую работу, будь то плавня или покос, превращает в состязание, где демонстрирует всю свою силу и удаль. В работе С. А. Судакова есть такие строки: «Уральцы говорят, что рыбалка как азартная

---

<sup>177</sup> Ватага — «место, пристанище рыбаков для неводного залава со всем устройством для ловли этой». (*Даль В. И.* Толковый словарь : в 4 т. Т. 1. — М. : Русский язык, 1978—1980.)

игра, можно прогореть в доску, но если повезет, то отловится с прибылью»<sup>178</sup>.



*Рис. 53. Казаки-уходцы в низовьях Амударьи.  
Фото первой половины XX века<sup>179</sup>*

После того как была построена в 1904–1905 гг. Среднеазиатская железная дорога, на Амударье появляются рыбаки из Бессарабии и некрасовцы<sup>180</sup>.

Последние, являясь близкими уходцам по духу (как потомки беглых мятежников), по вероисповеданию, а также по основному своему занятию — рыболовству, быстро сошлись с уральцами и совместно с ними проживали в приморских посёлках Уч-Сой, Муйнак и Урга.

<sup>178</sup> Там же. С. 29.

<sup>179</sup> Приводится по: *Судаков С. А.* Уральские казаки-старообрядцы Аму-Дарьинского оазиса. — Уральск : Оптима, Старый Уральск, 2011.

<sup>180</sup> Некрасовцы — старообрядцы, потомки участников булавинского бунта, ушедшие в количестве около 2 тысяч человек с атаманом Игнатом Некрасовым во владения Крымского хана, а затем в Турцию.

Наиболее распространёнными среди уральцев способами морских ловов были сетные: ставными сетями и аханами, для чего применялись сетные и аханские лодки. Реже, в основном у Муйнакских берегов, ловили неводами, вымётывая их с неводных лодок; и совсем уже редко употребляли крючную снасть — в основном для ловли сома, осетра и шипа.

Между тем пока уходцы торговали, рыбачили и охотились, улучшая благосостояние своих семейств, на страну надвинулись времена тяжёлых испытаний — последние времена для Уральского казачьего войска. Грянула революция, а за ней и Гражданская война. Недоверчиво относясь к царскому правительству, казаки-уходцы тем не менее враждебно встретили Советскую власть. Получив оружие от своих сородичей-уральцев, они избрали атамана и в союзе с хивинским Джунаид-ханом подняли восстание; захватили г. Чимбай, укрепление Нукус и в течение нескольких месяцев держали фронт против красных на значительной территории.

После того как Оренбургское, а вслед за ним Уральское войско потерпели поражение в борьбе с большевиками, уральцы на Амударье, понимая, что теперь настанет их черёд, вступили в переговоры с Советами, обязавшись прекратить военные действия, но выторговали для себя освобождение от налогов и воинской повинности, да ещё и сохранили своё оружие.

В дальнейшем они поддерживали самые дружеские отношения с басмачами, снабжали их оружием и боеприпасами, в колхозы вступать категорически отказывались, а записанные насильно при первой же возможности переселялись в другие районы дельты. Старой своей вере не изменяли и во все годы существования СССР нательных крестов не снимали.

После Гражданской войны у сырдарьинских и амударьинских рыбаков-уральцев вошёл в употребление вентерь, снасть-ловушка из сетной дели на обручах, с крыльями, ставившаяся в прогалах камышовых зарослей на взморье с особых вентерных лодок. Кстати, в то время большинство морских и даже речных лодок имели парус — рейковый балансир, как на Северном Каспии; здесь его называли каючным парусом. Все лодки, сообразно местным условиям, были плоскодонными, а потому снабжались швертами в швертовых колодцах.

Как ни противились казаки, но со временем и им пришлось вступать в рыболовецкие колхозы и уже не продавать свой улов лично, а сдавать на рыбзаводы или приёмно-транспортные суда — рыбницы и реюшки.

Ещё в 1920-е гг. на рыбницах (а также на парходах и буксируемых ими баржах) уральцы отправляли продукты своих ловов из устья Амударьи к станции Аральское море. Пробовали возить рыбу на лодках вдоль восточного берега моря до устья Сырдарьи и далее рекой в Казалинск для дальнейшей её отправки по железной дороге в Оренбург, но от этого маршрута по каким-то причинам пришлось отказаться<sup>181</sup>.

Как уже говорилось выше, Советская власть своё взяла, и уральцам пришлось вступать в рыбколхозы — кончилась их воля. А время продолжало свой ход, отсчитывая часы, дни, годы, отпущенные судьбой всему на свете: казакам-уходцам, аральскому рыбному промыслу, да и самому Аральскому морю... Всё больше становилось рыбаков — не казаков — из новопришлых «расейских», а также из местных киргиз-кайсаков, ставших при Советской власти именоваться казахами, и каракалпаков, обучившихся этому делу у казаков-уходцев.

Парусные, парусно-гребные и парусно-моторные суда применялись на Арале ещё в 1960-х гг. Это были рыбницы, моторыбницы, реюшки, мотореюшки и различные лодки.

По берегам моря возникали всё новые рыбацкие посёлки, а при них гавани и рыбоперерабатывающие заводы. Но к началу 1970-х гг. добыча рыбы резко сократилась, и произошло это в основном не от перелова, а потому что Сырдарья и в особенности Амударья, чьи воды в постоянно возрастающих количествах шли на орошение, всё меньше доносили их до моря.

Уровень Арала, и без того находившегося в стадии усыхания, стал быстро понижаться, заливы один за другим превращались в «соры»<sup>182</sup>, исчезали рыбные пастбища и места, пригодные для нереста.

---

<sup>181</sup> *Судаков С. А.* Уральские казаки-старообрядцы Аму-Дарьинского оазиса. — Уральск : Оптима, Старый Уральск, 2011. — С. 18.

<sup>182</sup> Сор — мелководный солёный залив в усыхающем внутреннем море или озере, в конечном итоге отсекаемый от основного водоёма песчаной косой, после чего высыхающий и превращающийся в солончак.



*Рис. 54. Мотореюшки под парусами в Аральском море. Фото 60-х гг. XX века*

Проблема Аральского моря, моря внутреннего, долгое время замалчивалась; потом о ней всё же стали говорить, писать, но ничего сделано не было: показатели по производству хлопка (при котором как раз и расходуетя наибольшее количество забираемой на полив воды) считались важнее, и, в конце концов, Арал погиб. В 1980-х гг. его усыхание приняло необратимый характер и пошло стремительными темпами. Амударья уже не доносила своих вод до моря, а Сырдарья, чей поток становился всё слабее, была неспособна его спасти. Если в начале 1960-х гг. в море поступало около 60 кубокилометров речной воды в год, то в середине 1980-х этот показатель упал до 1 кубокилометра<sup>183</sup>

В 1989 г. море распалось на два отдельных водоёма и несколько более мелких, объём воды в нём теперь составляет менее 10 % от того, что было в 1960-х годах<sup>184</sup>.

Амударья уже никуда не впадает; её воды используются в орошении и для поддержания Каракумского канала. Потому в юж-

---

<sup>183</sup> Шаров Б. Остров, которого нет // Тайны XX века. — Август 2013. — № 33. — С. 26–27.

<sup>184</sup> Там же.

ном водоёме, протянувшемся вдоль Чинка, по зоне наибольших глубин, концентрация солей достигла столь высокой отметки, что вся рыба здесь погибла.

В северном водоёме благодаря Сырдарье вода гораздо преснее, там ещё осталась рыба промысловых пород, хотя некоторые виды, например, осетровые, исчезли.

Высохшее морское дно превратилось в пустыню, покрытую слоем соляной пыли, пропитанной удобрениями и ядохимикатами, которые Сырдарья и Амударья десятилетиями несли вместе с водой в Арал с хлопковых полей. Эта пыль ветрами разносится на тысячи километров и, осаждаясь, губит местные почвы. Новообразованная пустыня Аккум (Белые пески) — самая страшная и ядовитая из всех пустынь Средней Азии.

После гибели Аральского моря в худшую сторону изменился климат Казахстана и ряда других среднеазиатских стран — бывших союзных республик. Он стал ещё более континентальным: теперь циклоны,двигающиеся с запада, обходят их стороной, отчего ускоряется опустынивание территорий.

Посёлки аральских рыбаков брошены и превратились в занесённые песком развалины, промысловые суда ржавеют среди барханов — море ушло от них на десятки и сотни километров (коегде ещё видны стальные скелеты композитных моторыбниц: деревянную обшивку ободрали на дрова).

Люди, жившие по берегам, остались без средств к существованию, а в ряде мест даже без воды. Дышащая ядом пустыня Аккум убивает местных жителей, среди которых значительно возрос процент онкологических заболеваний. Те, кто не уехал, рыбачат в Сырдарье и прилегающем к нему участке моря — Малом Арале. Он, кстати, в последние годы изрядно пополнился увеличивающимся стоком Сырдарьи, поэтому, чтобы не произошло соединения с мёртвой частью Аральского моря, что неминуемо вызовет массовую гибель рыбы в Малом Арале, между ними была возведена многокилометровая дамба.

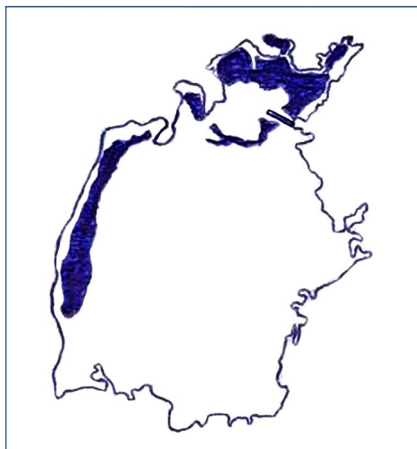
Аральское море в исторический период не раз мелело и частично пересыхало по вине Амударьи, временами направлявшей свои воды в Каспийское море (на высохшем аральском дне археологи сейчас исследуют руины древних городов). Проходили десятилетия, а когда и столетия, Амударья возвращалась и вновь наполняла Арал. Так было раньше. Но теперь уже река больше не вернётся, её про-

сто не пустят, а значит, и море не восстановится.

Там, где когда-то под наглухо зарифлёнными парусами среди огромных волн штормовала шхуна «Константин»; где ходили кусовые уральских казаков, где Берг на парусной яхте в одиночку совершал свои научные вояжи, — там воцарилась пустыня, и острова, некогда открытые Бутаковым, теперь безжизненные холмистые кряжи среди моря песка и ядовитой соляной пыли.

Когда стало очевидным, что конец Арала близок, потомки уходцев начали разъезжаться с берегов гибнущего моря. Многие хотели компактно обосноваться на родине предков в посёлках по Уралу, но для них места в Советском Казахстане не нашлось: власти (к тому времени уже в большинстве своём из казахов) отказали в прописке. Ну что ж, махнули рукой, да и уехали все вместе в Сибирь, где земли и воды много — хватит и казакам; прочие же рассеялись по городам и весям Казахстана и России.

В краю, погубленном людской жадностью и недомыслием, в начале 1990-х гг. остались лишь незначительные группы уральцев-старообрядцев на Сырдарье и Амударье<sup>185</sup>. Вот таким был конец судоходства казаков на Сырдарье, Амударье и в Аральском море.



*Рис. 55. Высохший Арал.  
Рисунок по фото из космоса 2015 г.*

### Типы судов

Речными судами уральцев на Сырдарье и Амударье были солы (салы), бударки и каюки. В дельтах Сырдарьи и Амударьи, а также в прибрежных водах моря казаки рыбачили на лодках раз-

---

<sup>185</sup> *Сагнаева С. К.* Материальная культура уральского казачества конца XIX — начала XX вв. (Развитие этнических традиций). — М. : Российский этнограф, 1993. — С. 86–87.



личного типа, каждая из которых специально строилась для лова определёнными снастями. Они имели общее название — «уралки».

Все лодки, за исключением неводных, выглядели как «близкие родственники» — были длинными, узкими, с острыми носом и кормой одинаковой формы. В отличие от лодок-«бессарабок», появившихся в дельте Амударьи с приходом переселившихся сюда из Бессарабии некрасовцев и липован<sup>186</sup>, «уралки» вооружались более высокими мачтами (до 5,3 м против 3,5 м у «бессарабок») и, соответственно, более высоким и узким парусом. Имея парус того же типа, что и на «уралках» (люгерный балансир, который казаки именовали «каючным парусом»), но более низкий и широкий, «бессарабки» способны были ходить круче к ветру, чем казачьи лодки. Однако такой парус был неудобен в узких протоках дельты и прибрежных зарослях — чернях, где цеплялся за камыш: тот же камыш ввиду небольшой высоты паруса закрывал ему ветер. Казачьи черневые лодки Аральского моря, строившиеся применительно к местным условиям, отличались от северо-каспийских; далее будут приведены их краткие описания.

Из морских судов обратим внимание на кусовые, они тоже были другими, нежели гурьевские.

Что собой представляли рыбницы, применявшиеся казаками на Арале в первых десятилетиях XX века, мы не знаем. Известно лишь, что к середине того же столетия они мало отличались от гурьевских и строились на стапелях местных рыбозаводов традиционно по лекалам, а с начала 1950-х гг. уже по типовым чертежам, одинаковым как для Северного Каспия, так и для Арала.

По типовым чертежам строились и реюшки, появившиеся здесь в послевоенный период. Часть из них оснащалась стационарными двигателями. Такие мотореюшки отличались от чисто парусных наличием машинного капа и отсутствием фоковой мачты.

Исходя из вышесказанного, о реюшках и рыбницах мы здесь говорить не будем, равно как и о других рыболовных судах, строившихся по типовым чертежам: неводниках, плашкоутах, мото-

---

<sup>186</sup> Липоване — старообрядцы, бежавшие из России в XVIII веке из-за преследований на религиозной почве, поселившиеся в турецких владениях в низовьях Дуная и Днестра и составившие там русскую православную общину. После присоединения Бессарабии они вновь оказались в пределах России.

рыбницах и пр. Расскажем о судах оригинальных, характерных только для бассейна Аральского моря.

### Сал

Представлял собой плот из камыша или куги. Употреблялся яицкими — уральскими казаками, а также их соседями, кочевниками, для переправы через реки. На Сырдарье салы использовались как местными жителями, так и уходцами не только для переправы, но и для сплава. Представляли собой нечто среднее между лодкой и плотом. Обмеренный Л. С. Бергом сал представлял собой, по его словам, «...плотно связанный плоский чурбан, длиной около 2,8 м, шириной 0,7 м»<sup>187</sup>.

### Сол

То же, что и сал. Применялся уральскими казаками-уходцами для рыбной ловли в дельте Амударьи в конце XIX — первой половине XX вв. Известны две его разновидности:

а) Сол из двух снопов (иногда четырёх, по два на сторону). Для облегчения вязки рыли яму необходимой формы и размера. На дно её, выводя концы наружу, укладывали камышовые жгуты — стяжки; сверху набрасывали, утаптывая ногами, охапки камыша и плотно увязывали стяжками. Таким образом, изготавливались два снопа размером 2,1–3 м на 3–4 м. Уложив снопы на расстоянии 2–3 м друг от друга, их скрепляли поперечными жердями, к которым вязали прутьями тальника. Для прохода с одного снопа на другой по оконечностям делались камышовые настилы; в центре оставался проём около 1,4 м<sup>2</sup>. Рыбу били через этот проём острой — «чаньчкой» — ночью, приманивая светом факела, а чтобы плот не загорелся, его обмазывали глиной.

б) Сол из одного большого снопа. Имел форму вытянутого треугольника без отверстий.

---

<sup>187</sup> *Берг Л. С.* Рыбы и рыболовство в устьях Сыр-Дарьи и Аральском море: (Отчет Упр. земледелия и гос. имуществ в Туркест. крае) / [Соч.] Л. С. Берга. — Санкт-Петербург : тип. И. Гольдберга, 1900. — С. 33.

## Каюк

Под именем каюков у тюркоязычных народов известны лодки вообще, нередко — большие ходовые суда и даже пароходы (последние у хивинцев в XIX — начале XX вв. именовались «шайтан-каюк»).

На реках Сырдарья и Амударья самые малые каюки в начале XX века представляли собой лодки-однодеревки, выдолбленные из ствола карагача, но уже в то время по их образцу строились каюки из досок. Те и другие делались с острыми, приподнятыми сверху носом и кормой.

Наименьшие из таких каюков имели длину около 2,8 м, ширину порядка 0,7 м. Казаки, оценив как их достоинства, так и недостатки, строили каюки различных размеров для своих надобностей, внося необходимые усовершенствования.

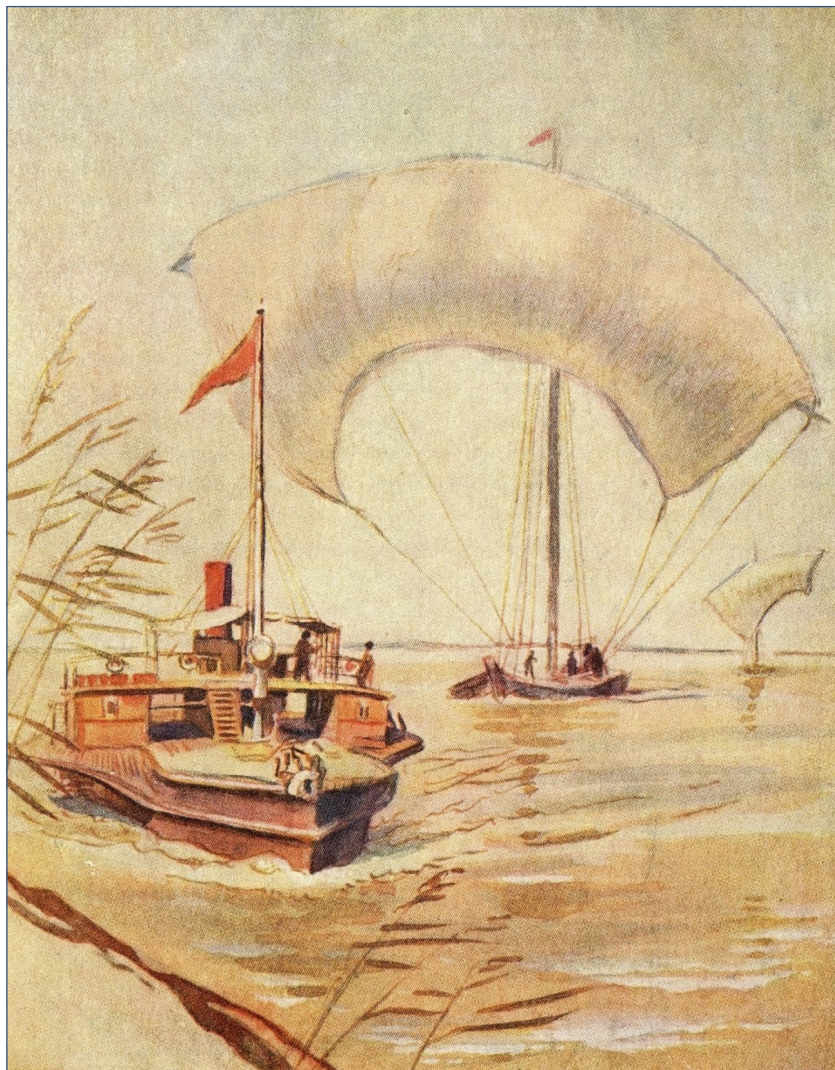


*Рис. 56. Каюк-лодка на Амударье в районе Чарджуя. Фото 1890 г.*

Каюки использовали для разъездов, перевозки людей, мелких партий груза и рыбной ловли на Амударье, в её устьях и на взморье. По первым морозам в них ездили охотиться на кабанов в протоках, озёрах и болотах дельты, нередко за 400–500 вёрст от своих посёлков. После замерзания водной поверхности лодки ставили на «подризи» (полозья), и охотники-казаки возвращались домой, как на санях, при попутном ветре идя под парусом. Каюки среднего размера, наряду с большими каюками, занимались грузовыми перевозками по Амударье. Каюки большого размера представляли собой суда многолетние, ходовые, с малой осадкой, плоским дном, одинаковыми обводами носа и кормы, кривообразными штевнями, причём форштевень был гораздо выше ахтерштевня.

Ещё в 70-х гг. XIX века местные жители строили каюки древним способом. На берегу реки выкапывали яму в форме будущего судна, тщательно обмазывали глиной, затем плотно, встык, укладывали в неё куски дерева (ввиду нехватки деловой древесины короткие доски примитивного изготовления), соединяя их деревянными шипами. Потом устанавливали штевни, шпангоуты, борта перевязывали бимсами; палуба не стелилась; стыки обшивки конопатили метёлками камыша. Готовое судно руками большого количества людей вынимали из земляной формы и спускали на воду. Такая технология имеет древнее восточное происхождение и сохранялась так долго лишь ввиду изолированности данного региона.

В последней четверти XIX века амударьинские транспортные каюки, на которых плавали туркмены, каракалпаки и казаки-уральцы, имели грузоподъёмность от 5 до 50 тонн, в длину до 18 м, в ширину ок. 4,3 м. Управлялись рулевым веслом, позднее — рулём с длинным румпелем; оснащались высокой однодеревной мачтой со стоячим такелажом и большим широким прямым парусом. Вниз шли самосплавом, иногда помогая вёслами; при перевале судового хода в другой берег двигались на шестах; вверх поднимались бечевой; имея попутный ветер, ставили парус. Судорабочих («каюкчи») было до 18–20 человек; старшим на судне являлся лоцман-дарга, его помощником и рулевым был ярым-дарга. Вниз по реке такие каюки («кема») ходили до Аральского моря, вверх до Термеза, перевозя муку, хлопок, сухофрукты, мануфактуру. Каждодневная борьба с Амударьей нелегко давалась судовым ко-



*Рис. 57. Пароход и большие каюки на Амударье. Рисунки 50-х гг. XX века*

мандам. Летом, кроме тяжёлого физического труда, их донимали несносная жара и суховеи, осенью — холодные ветра и дожди, от которых на беспалубном судне негде было укрыться. Нередкими были и аварии, приводившие к потере судов и груза.

На самых трудных участках, где не помогали ни вёсла, ни парус, каючники впрягались в лямки и шли бечевой. Отсюда их прозвище — «солончи», т. е. лямочники.

На рис. 57 и 60 изображены каюки (кема) коренных жителей региона, о чём говорит шарообразное навершие форштевня. В до-мусульманские времена это было изображение головы женского божества реки и плодородия. С приходом ислама антропоморфные черты уступили место абстрактной округлой фигуре, но её смысл был ясен всем — это оберег судна и плывущих на нём людей. Каюки (кема) казахов, каракалпаков и туркмен обшивались встык, штевни имели значительный уклон и в особенности кривообразный штевень<sup>188</sup>.

В середине 30-х гг. XX века именно такие каюки представляли основной вид водного транспорта на Амударье (тогда их насчитывалось до 1,5 тыс. единиц), немалое количество плавало ещё и в 1960-е гг.

Казаки-уральцы строили каюки таких же размеров и грузоподъёмности, но более совершенной конструкции. Так же, как и каюки туземные, они имели острые обводы носа и кормы, плоское без седловатости днище, низкий борт и незначительную осадку. Но их обшивка делалась из цельных досок, поставленных внакрой. Штевни были прямыми с незначительным уклоном, причём ахтерштевень стоял почти отвесно. Верхние части штевней, возвышавшиеся над планширем, постепенно истончались кверху, причём форштевень имел красивый изгиб, как у плавённых бударок. Каюки местных жителей имели нос ложкообразной формы, позволявший подходить к отмелому берегу. Казачий же каюк своим острым носом, по виду напомиавшим топор, втыкался в грунт и не выползал дальше на мель, подобно каюкам туземным, что было очень важно на ходу, особенно следуя вниз по течению, так как далеко выбросившееся на мель гружёное судно снять было очень сложно.

В кормовой части каюка имелась выступающая за борт площадка, видимо, это был мостик поперёк всего судна, где во время движения находились лоцман и рулевой.

---

<sup>188</sup> *Снесарев Г. П.* По следам Анахиты // Этнографы рассказывают. — М. : Наука, 1972. — С. 96–112.



*Рис. 58. Казаки-уральцы за отделкой каяка.  
Чарджуй, первая треть XX века<sup>189</sup>*



*Рис. 59. Казак-уралец за просмолкой каяка.  
Чарджуй, первая треть XX века<sup>190</sup>*

<sup>189</sup> Приводится по: МАЭ. № 4075-25.

<sup>190</sup> Приводится по: МАЭ. № 4075-26. (Хорошо видно плоское дно каяка.)



*Рис. 60. Большой каяк на Амударье. Фото 60-х гг. XX века*

### Сетная лодка

Сетная лодка, применявшаяся в конце XIX — начале XX вв. уральскими казаками на взморье близ устьев Сырдарьи, представляла собой плоскодонный дощаник, ходивший только на вёслах. Предназначалась для лова рыбы ставными сетями.

- Длина по днищу 4,6 м;
- длина наибольшая 5,2 м;
- ширина по днищу 0,7 м;
- ширина наибольшая 0,9 м;
- высота борта 0,5 м<sup>191</sup>.

В середине XX века сетная лодка, применявшаяся для лова ставными сетями на Сырдарьинском и Амударьинском взморьях, представляла собой самый многочисленный тип мелкого промыслового судна Аральского моря (в 1954 г. их насчитывалось 1818 единиц).

---

<sup>191</sup> *Берг Л. С.* Рыбы и рыболовство в устьях Сыр-Дарьи и Аральском море: (Отчет Упр. земледелия и гос. имуществ в Туркест. крае) / [Соч.] Л. С. Берга. — Санкт-Петербург : тип. И. Гольдберга, 1900. — С. 33.



В течение пятидесяти лет, прошедших с того момента, когда Л. С. Берг описал сетные лодки уходцев в устьях Сырдарьи, их конструкция постепенно изменялась и совершенствовалась.

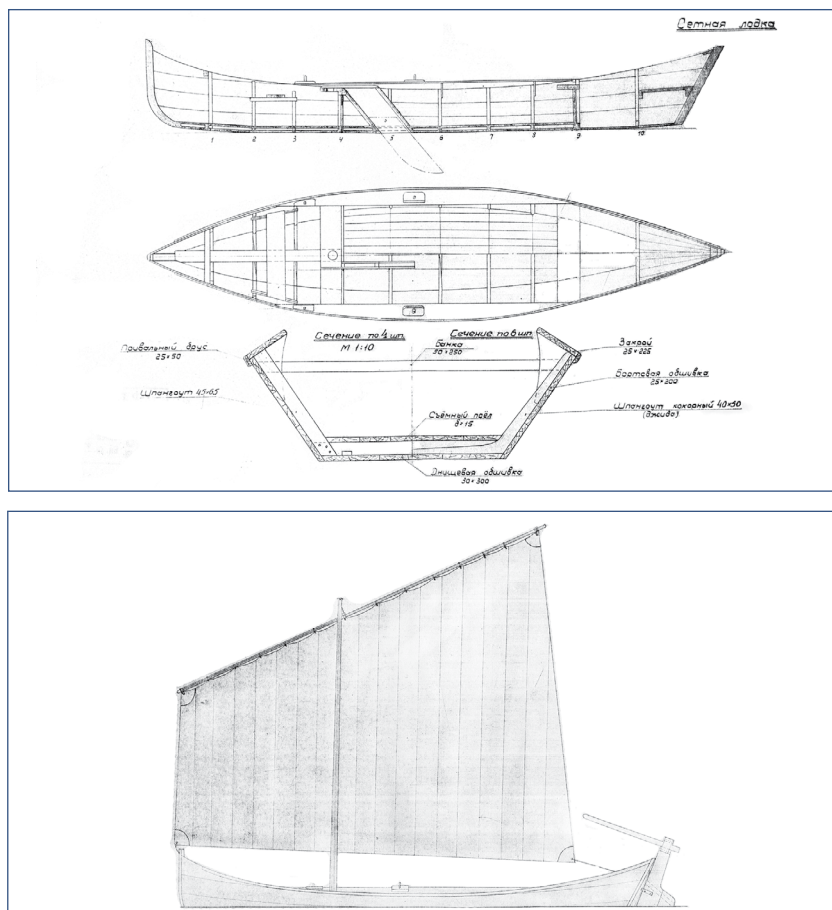


Рис. 61. Типовой чертёж сетной лодки. 50-е гг. XX века<sup>192</sup>

Вот что представляли собой эти лодки в 1954 г. Строились по-прежнему традиционно, без чертежей. Дно плоское, с едва заметной седловатостью, нос и корма острые, симметричных обво-

<sup>192</sup> Приводится по: РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 744. Л. 16–17.

дов; борта со значительной седловатостью. Форштевень прямой, вертикальный, с плавным скруглённым переходом к днищу, ахтерштевень прямой, наклонный.

В средней части широкий с уклоном внутрь планширь — «закрой», удобный при выборке и проверке сетей. Гребных банок было две (в носу и в корме), четыре парных весла, уключины деревянные штыревые. Управлялись лодки навесным рулём. Сразу же позади мачтовой банки находился швертовый колодец со значительным уклоном в корму, чтобы легче было вытаскивать шверт в случае посадки на мель.

Мачта, по уральской традиции, высокая, длина рейка равнялась длине лодки по днищу, парус высокий, как на «уралках», и в то же время широкий, как у «бессарабок».

Вот основные характеристики сетных лодок по состоянию на 1954 г.:

- длина наибольшая 6,4–8 м;
- длина по днищу 5,5–6,5 м;
- ширина наибольшая 1,5–1,7 м;
- высота борта 0,45–0,60 м;
- осадка в грузу 0,28–0,35 м;
- грузоподъёмность 0,9–2 т;
- площадь паруса 22 кв. м;
- экипаж 2 чел.



*Рис. 62. Сетная лодка. Переборка сетного порядка.  
Фото сер. 50-х гг. XX века<sup>193</sup>*

<sup>193</sup> Приводится по: РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 743. Л. 32.

Сетные лодки имели хорошие мореходные качества, были легки на ходу, устойчивы на курсе, поворотливы, ходки, способны под парусом держаться круто к ветру. При буксировке в свежую погоду не заливались волной, чему способствовали седловатость и высокий нос. Плоское дно и малая осадка делали их удобными в эксплуатации на мелководье, характерном для прибрежных зон близ устьев Сырдарьи и Амударьи. Скорость хода на вёслах — около 4 км/час, под парусом — 10 км/час.

Кроме того, сетные лодки имели ещё одно важное достоинство: при весьма малом весе их корпус, собранный на кокорных шпангоутах из местных твёрдых пород дерева, был очень прочен.

Изначально лодки работали поодиночке, удаляясь в море не далее 2–3 км. В дальнейшем (это уже в послевоенный период) часть их стала прикрепляться к моторному судну: моторыбнице или мотоботу, которое отбуксировывало лодки в определённый район моря, где служило для них базой на лову.

Кстати сказать, лодки-матёнки, применявшиеся для обслуживания закидного невода в процессе его тяги, по размерам и конструкции почти ничем не отличались от лодок сетных, разница была в их назначении<sup>194</sup>.

### Вентерная лодка

Вентерь (рыболовная снасть-ловушка), ранее неизвестный на Арале, был привнесён туда переселившимися в начале XX века из Бессарабии некрасовцами и довольно быстро освоен казаками.

Вместе с новым орудием промысла появился и новый лодочный тип — вентерная лодка.

Ещё в 50-х гг. XX века такие лодки строились мастерами-практиками без чертежей как на севере, так и на юге моря, по одному типу, незначительно различаясь размерами и углом наклона штевней. Корпус узкий, днище плоское, нос и корма острые, борта прямые, развалистые, с большой седловатостью, шпангоуты из местных твёрдых пород дерева (из джиды). Лодки были хорошо приспособлены для работы в узких, заросших ериках устьев Сырдарьи и Амударьи, в том числе для преодоления камышовых

---

<sup>194</sup> Раздел составлен на основе архивных документов: РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 743; РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 744.

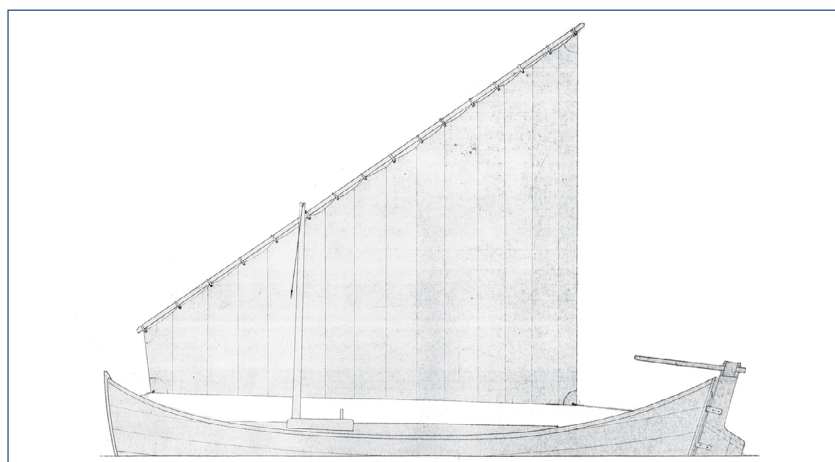
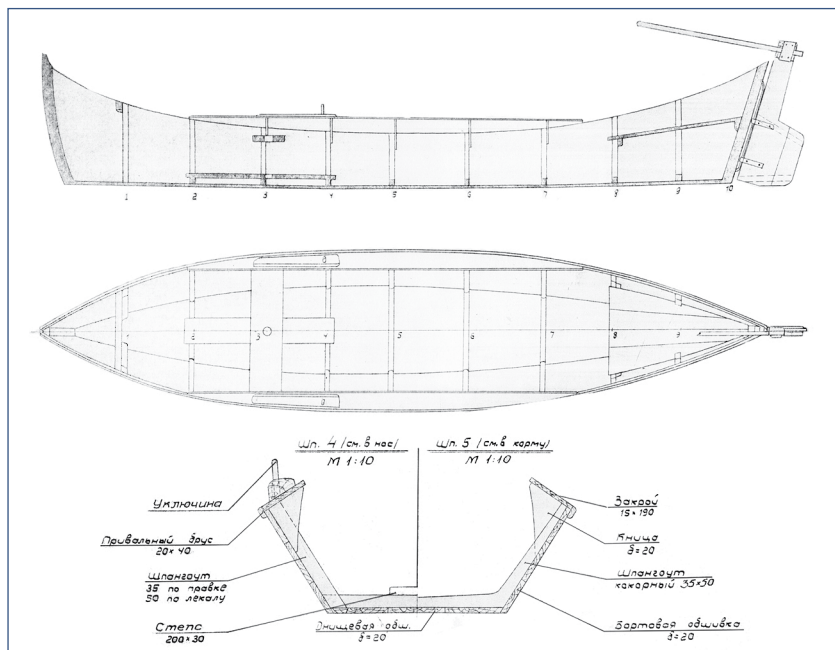


Рис. 63. Типовой чертёж вентерной лодки. 50-е гг. XX века<sup>195</sup>

<sup>195</sup> Приводится по: РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 744. Л. 20–21.



*Рис. 64. Веттерная лодка. Фото сер. 50-х гг.<sup>196</sup>*

завалов и подхода к часто встречающимся на Аральском море отмельным берегам. Обладали хорошей остойчивостью, поворотливостью, лёгкостью хода; благодаря седловатости не заливались встречной волной.

- Длина наибольшая 5,2–5,7 м;
- длина по днищу 4,8–5,3 м;
- ширина наибольшая 1,0–1,3 м;
- высота борта 0,38–0,43 м;
- грузоподъёмность полная 0,4–0,6 т;
- осадка в грузу 0,2–0,3 м.

---

<sup>196</sup> Приводится по: РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 744. Л. 21.

Парус один, рейковый, типа «балансирный люгер», площадью 6 м<sup>2</sup>. Экипаж — 1 чел. К месту промысла лодки шли под парусом и на вёслах, по мелким протокам двигались на шестах. В 1954 г. на Арале насчитывалось 519 вентерных лодок<sup>197</sup>.

### Неводная лодка

Применялась для лова закидным неводом. Невод набирался в лодку, отвозился к месту промысла и с лодки же вымётывался. Первые неводные лодки начали строить казаки-уходцы в устьях Сырдарьи и Амударьи.

На рубеже XIX–XX вв. неводные лодки северной части моря изготавливались в г. Казалинске из леса от разобранных плотов — «каюков», приходивших по Сырдарье из Ходжента. Ввиду отместости аральских берегов были плоскодонными. Строились двух видов, малые и большие; приводимые ниже сведения относятся к 1900 г.

Малая неводная лодка имела следующие основные характеристики:

- длина по днищу 5,6 м;
- длина наибольшая 6,6 м;
- ширина по днищу 0,9 м;
- ширина наибольшая 1,24 м;
- высота борта 0,6 м.

Лодка ходила только на вёслах; было два весла гребных и одно рулевое, все с традиционными у казаков широкими лопастями.

Большая морская неводная лодка также снабжалась двумя вёслами гребными и одним рулевым, кроме того, мачтой с парусом типа «балансирный люгер».

- Длина по днищу 7,1 м;
- длина наибольшая 8,6 м;
- ширина наибольшая 2 м;
- высота борта 0,85 м;
- грузоподъёмность до 1,6 т.

Рыбаки, не имевшие кусовых, ходили на таких лодках открытым морем к северо-западным берегам Арала, перевозя снасти, имущество, работников, а обратно — пойманную рыбу. В дальней-

---

<sup>197</sup> Раздел составлен на основе архивных документов: РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 743; РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 744.

шем рулевое весло заменил навесной руль<sup>198</sup>. В 1954 г. больших неводных лодок, также называвшихся неводниками, по всему морю насчитывалось 187 единиц<sup>199</sup>.

### Аханная лодка

Применялась для лова аханами — редкочейистыми ставными сетями, в основном на крупную рыбу осетровых пород. В конце XIX — начале XX вв. казачья аханная лодка для промысла на взморье близ устьев Сырдарьи строилась в виде плоскодонного дощаника на два парных весла, паруса не имела.

- Длина по днищу 6,2–7 м;
- длина наибольшая 7,6 м;
- ширина по днищу 1,1 м;
- ширина наибольшая 1,4 м;
- высота борта 0,7 м.

Экипаж состоял из двух человек; кормельщика и вёсельщика (первый получал 7–10 руб. и два пуда муки в месяц, второй — 5 руб. и те же 2 пуда муки)<sup>200</sup>.

### Крючная лодка

Лодка для промысла крючной снастью (живодной, в основном на сома, и самоловной — на осетровых и усача) в открытом море.

Крючные лодки, строившиеся уральцами в устьях Сырдарьи на рубеже XIX–XX вв. представляли собой плоскодонные гребные дощаники длиной около 6,4 м, стоимостью в среднем по 20 руб.

Амударьинские казаки-уходцы также имели некоторое количество крючных лодок. Однако данный вид промысла большого развития у них не получил; в основном им занимались переселенцы с Азовского моря<sup>201</sup>.

---

<sup>198</sup> *Берг Л. С.* Рыбы и рыболовство в устьях Сыр-Дарьи и Аральском море: (Отчет Упр. земледелия и гос. имуществ в Туркест. крае) / [Соч.] Л. С. Берга. — Санкт-Петербург : тип. И. Гольдберга, 1900. — С. 36.

<sup>199</sup> РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 743; РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 3. Д. 744.

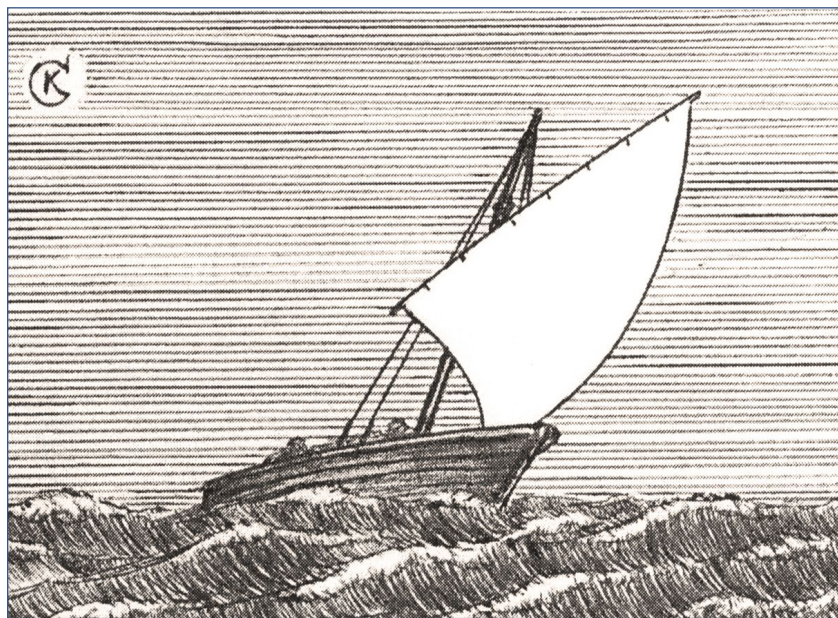
<sup>200</sup> *Берг Л. С.* Рыбы и рыболовство в устьях Сыр-Дарьи и Аральском море... С. 38.

<sup>201</sup> Там же. С. 41.

## Кусовая

Пожалуй, единственным типом мореходного судна уральцев на Аральском море была кусовая лодка. Кусовые строились уральскими казаками с середины 90-х гг. XIX века. Попытки ввести на этом море кусовые предпринимались и ранее, но это были единичные случаи. К примеру, рыбопромышленник Кривохижин имел большую кусовую, построенную в Орске и в разобранном виде доставленную на Арал. Она поднимала грузы до 24,6 т, обошлась хозяину в 2500 руб., но, по-видимому, для местных условий была слишком тяжела, судно сгорело в 1891 году<sup>202</sup>.

Уральцы в конце XIX — начале XX вв. строили свои кусовые в Казалинске, на нижнем течении Сырдарьи, распуская на доски приходящие с верховий плоты. По причине значительного мелководья в прибрежной зоне моря и в устьях Сырдарьи они



*Рис. 65. Малая кусовая на Аральском море. Конец XIX — начало XX в.  
Рис. С. Курносина*

<sup>202</sup> Там же. С. 41.



имели меньшие размеры, грузоподъёмность и осадку, чем кусовые гурьевские.

По Л. С. Бергу, на рубеже XIX и XX вв. таких судов ввиду их высокой стоимости было ещё очень немного: 5–6 на все море.

Около 1900 г. кусовые уральцев имели следующие основные характеристики:

- длина по днищу 9–12,8 м;
- длина по палубе 10–14,2 м;
- ширина по днищу 2–2,9 м;
- ширина по палубе до 3,7 м;
- грузоподъёмность 4–9,8 т.

Малые кусовые вооружались одной мачтой высотой около 5,7 м; большие — двумя, высотой (речь идёт о «корневой» мачте) 7,1–9,2 м; паруса несли косые, типа «балансирный люгер». Команда состояла обыкновенно из трёх человек, подчалком служила аханная лодка.

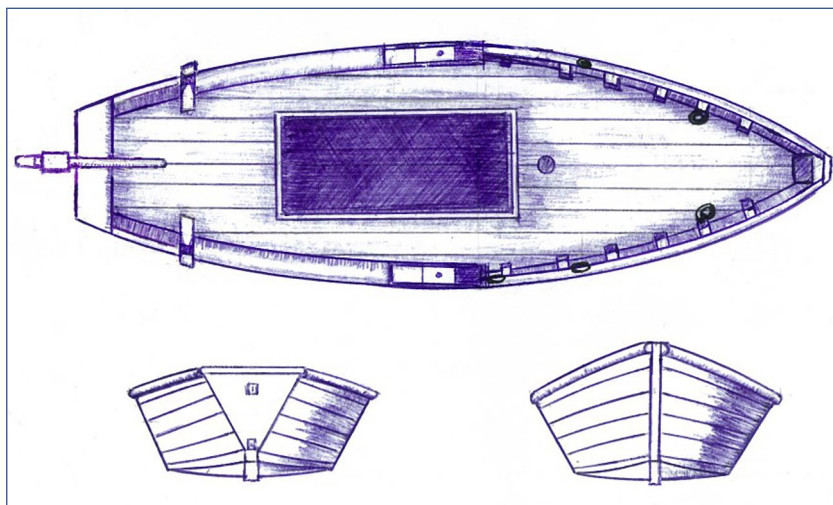
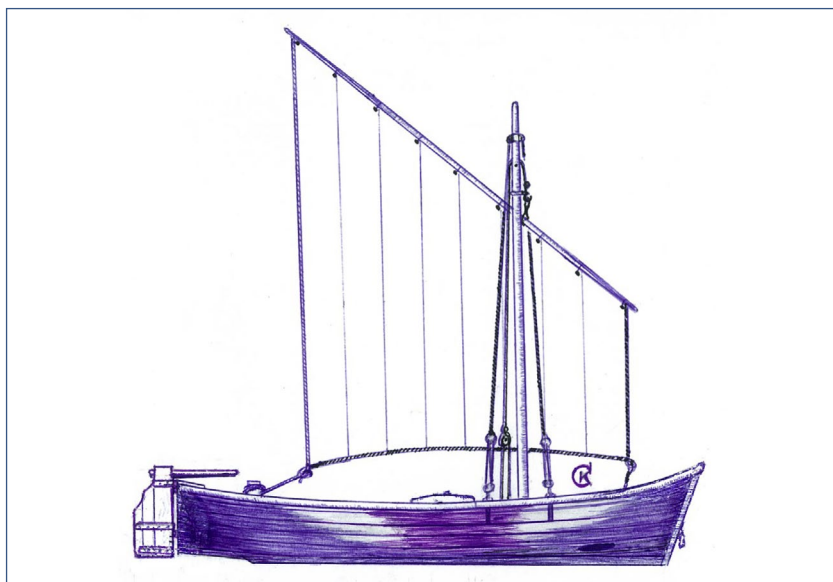
Большие кусовые имели палубу, у малых её не было. И те, и другие служили для транспортировки снастей, рыбы, имущества, работников и т. д.

Иногда кусовые применялись для перевозок в низовьях Сыр-дарьи. По реке из-за её быстрого течения они ходили с трудом, но зато поднимали груза больше, чем при морском плавании — до 14,5 т<sup>203</sup>.

Рисунки малой кусовой (рис. 65 и 66) выполнены по кадрам из кинофильма «Сорок первый», который снимался в северной части Аральского моря. Там не говорится, что это именно кусовая, поэтому видовая принадлежность судна установлена методом исключения: лодка явно не ловецкая, потому что выставлять и проверять с неё ставные сети, крючную снасть, вентери и прочее невозможно, так как судно палубное, да есть ещё и фальшборт, хотя и очень низкий. Невозможно работать с неё и с неводом — для него просто нет места ни в средней части, ни в корме, да к тому же ещё имеется навесной руль (неводники 1950-х гг., схожие по размерам и конструкции, но беспалубные, управлялись рулевым

---

<sup>203</sup> *Берг Л. С.* Рыбы и рыболовство в устьях Сыр-Дарьи и Аральском море: (Отчет Упр. земледелия и гос. имуществ в Туркест. крае) / [Соч.] Л. С. Берга. — Санкт-Петербург : тип. И. Гольдберга, 1900. — С. 41–42.



*Рис. 66. Малая кусовая лодка на Аральском море в 50-х гг. XX века.  
Рис. С. Курноскина<sup>204</sup>*

<sup>204</sup> Рисунок выполнен на основе кадров из к/ф «Сорок первый».

веслом, так как к месту лова отводились тоневыми буксировщиками, а при замете передвигались на веслах). Следовательно, данная лодка транспортная, предназначенная для перевозки промыслового оборудования, снастей, припасов и ловцов к месту промысла. Такими судами на Арале в первой половине XX века были именно кусовые. Судя по размерам и наличию всего одной мачты, это малая кусовая. По Л. С. Бергу, малые кусовые беспалубные, но ведь с момента написания им своей работы прошло более 50 лет, а за это время многое могло измениться. Вполне возможно, что аральские рыбаки для повышения мореходности судна и лучшей сохранности груза увеличили носовой и кормовой запалубки до размеров полупалуб и соединили их широкими потопчинами, образовав в центре судна люк, обнесённый комингсом. Следует добавить, что для середины XX века это судно выглядело устаревшим и, по всей видимости, являлось одной из последних сохранившихся к тому времени кусовых лодок.

## ПОСЛЕСЛОВИЕ

Подведём некоторые итоги нашего исследования. Судоходство и судостроение уральских казаков можно разделить на военное, торговое и промысловое. Военное имело место по рекам Яику, Волге и в Каспийском море и производилось на речных и морских стругах и лодках. Началось оно со времени проникновения первых казачьих станиц на Яик и закончилось с прекращением морских походов в самом конце XVII века — в 1698 году<sup>205</sup>. Позднее этой даты морские струги яицких казаков в качестве боевых судов в документах более не упоминаются.

Торговое судоходство, т. е. перевозки грузов по водным путям подразделяются на речные и морские. Речные производились по Яику между казачьими городками и начались, по всей видимости, одновременно с судоходством военным, а прекратились после переноса учуга из Гурьева в Яицкий городок, будущий Уральск, в 1752 г. Под этой датой можно смело ставить точку в истории речных стругов на Яике, так как рыбные ловы и покой рыбы в перерывах между ними для войска были гораздо важнее водных грузоперевозок. Последние, кстати, и далее имели место, но лишь выше учуга и в незначительных размерах (сплавы плотов и барок из Оренбурга и с р. Сакмары в Уральск).

О транспортном судоходстве по Сырдарье, за почти полным отсутствием сведений, что-либо определённое сказать невозможно. Известно лишь, что здесь казаки применяли бударки, местные плоты-«салы», связанные из куги,<sup>206</sup> и каюки, а в нижнем течении — свои морские кусовые<sup>207</sup>.

---

<sup>205</sup> Дата последней (неудавшейся) попытки сходить на море «за зипунами». (Карпов А. Б. Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550–1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 320.)

<sup>206</sup> Берг Л. С. Рыбы и рыболовство в устьях Сыр-Дарьи и Аральском море: (Отчет Упр. земледелия и гос. имуществ в Туркест. крае) / [Соч.] Л. С. Берга. — Санкт-Петербург : тип. И. Гольдберга, 1900. — С. 33.

<sup>207</sup> Там же. С. 41–42.

На Амударье транспортное судоходство уральских казаков началось в первой половине 80-х гг. XIX века. Конец его можно было бы обозначить 1930-м годом, когда все транспортные суда, принадлежавшие уральцам, подверглись национализации и вошли в состав Амударьинского пароходства; но экипажи-то на каюках остались прежние, хотя и в другом правовом статусе.

Морское торговое судоходство у яицких, впоследствии уральских казаков производилось в основном по Северному Каспию. На Арале торгового судоходства не было, если не считать таковым нерегулярные рейсы парусных рыбниц, доставлявших груз рыбы из южной части моря в северную в начале XX века<sup>208</sup>.

Каспийское судоходство зародилось в XVI веке (после присоединения Астрахани в 1556 г.), и вплоть до самого конца истории Уральского войска казачьи суда ходили в основном между Астраханью и устьями Яика — Урала. Поначалу (XVI — нач. XVIII вв.) это были морские лодки и струги, а когда Пётр I своим указом 1717 г. запретил плавание на них в Каспийском море, на смену им пришли более совершенные и мореходные суда. С XVIII века известны расшивы и кусовые; в XIX веке — рыбницы, шхуны, салмовки.

Судоходство промысловое, в основном рыболовецкое, началось в Каспийском море и на Яике сразу же с появлением в этих краях первых казачьих общин, причём на Северном Каспии казаки занимались ещё и зверобойным промыслом.

На промыслах применялись суда и лодки специальной постройки, по району плавания подразделявшиеся на следующие группы (XIX — первая половина XX вв.):

А) Речные:

- бударки-однодеревки<sup>209</sup>;
- бударки-дощаники<sup>210</sup>;
- челноки<sup>211</sup>.

---

<sup>208</sup> *Судаков С. А.* Уральские казаки-старообрядцы Аму-Дарьинского оазиса. — Уральск : Оптима, Старый Уральск, 2011. — С. 18.

<sup>209</sup> В т. ч. плавные (прим. авт.).

<sup>210</sup> Исключительно плавные (прим. авт.).

<sup>211</sup> Однодеревки (прим. авт.).

Б) Морские:

Б-1) «черневые» или прибрежные:

- морские бударки;
- подрасшивные лодки;
- бугроуши;
- салмовки;
- подчалки;
- распорные неводники;
- реюшки (те из них, что предназначались для зверобойного промысла, именовались «тюленьками»);
- тюленьки или тюленьи лодки (специальной постройки лодки для тюленьего промысла).

Б-2) «Закройные», т. е. удалявшиеся на 12–15 и более вёрст от берега<sup>212</sup>:

- живодные кусовые.

Б-3) Мореходные:

- кусовые — «стойки» (суда-базы);
- рыбницы — «стойки»;
- рыбницы приёмно-транспортные.

На реках Сырдарья и Амударья промысловое (рыболовецкое) судоходство уральских казаков зародилось практически одновременно с транспортным, после того как в 1875 г. в этих краях были поселены высланные из войска казаки, получившие в дальнейшем прозвище «уходцы».

В промысловом судоходстве было задействовано гораздо большее, чем в транспортном, количество судов (лодок), хотя и меньших размеров.

На Сырдарье и Амударье это были бударки, такие же, как и на Урале, на Амударье ещё и небольшие каюки.

В промысловом морском судоходстве на Аральском море, возникшем несколько позже речного в начале 80-х гг. XIX века, выделим две основные группы судов (в основном лодок):

А) «Черневые»:

- сетные лодки;
- вентерные лодки;

---

<sup>212</sup> Даль В. И. Об Уральском казачьем войске. — М.: «Либроком», 2010. — С. 270.

- неводные лодки;
- аханские лодки;
- крючные лодки.

Б) Мореходные:

- кусовые («стойки», т. е. суда-базы для ловцов с их подчалками).

Кроме того, уральские казаки повсюду в местах своего проживания применяли целый ряд разновидностей лодок вспомогательного назначения: для разъездов, речных переправ, хозяйственных надобностей. В дельте Урала и на взморье это были косные. По всему течению Урала в пределах войсковой земли, а также в среднем и нижнем течениях Сырдарьи и Амударьи — бударки более грубой постройки, нежели у бударок плавённых.

На Урале в XIX—XX вв. также известны каюки, куласы и лодки-дошаники.

Изначально история судостроения яицких — уральских казаков (как, впрочем, и у большинства других сообществ) является историей заимствования и приспособления местных судовых типов, способов и приёмов их постройки, а история судоходства — способов и приёмов судовождения; то же самое можно сказать и о промыслах. В этом нет ничего удивительного, так как вольные казаки собирались на Яик из разных концов Руси, в основном из её северных областей (через Поволжье)<sup>213</sup>, и приносили с собой судостроительные традиции того региона, откуда они прибыли. Кстати, у местных яицких татар-ногайцев на момент прихода первых вольных казаков имелись свои речные суда. Согласно преданиям уральцев, это были длинные узкие лодки, на которых татары скрытно подъезжали под располагавшиеся на речных берегах казачьи станы ради внезапных нападений<sup>214</sup>.

Тем не менее бударка с её стремительными обводами, очень тонко выбранными носом и кормой, а главное, с высокими наделками-рогами в носу и корме, пожалуй, не имеет аналогов среди лодок-долблёнок России и сопредельных государств. В этом плане бударка уральских казаков выглядит вполне самобытно, хотя в ос-

<sup>213</sup> Карпов А. Б. Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550—1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 45.

<sup>214</sup> Там же. С. 38.

нове её — типичная лодка-долблѣнка или «труба», встречающаяся повсеместно. Эти лодки являлись вершиной судостроения уральских казаков и применялись лишь для сезонных общевоинских ловов («плавней») по Уралу, на взморье против его устьев, в озёрах Челкар и Курхайское морцо.

Морские же казацкие суда были точно такими, как у астраханцев. Сходные районы плавания и промысла диктовали свои условия, а потому экспериментировать в поисках чего-то своего не было необходимости.

На Аральском море, Сырдарье и Амударье казаки строили свои лодки традиционным манером. Нельзя сказать, что лодки прибывших в эти края позже некрасовцев превосходили казацкие — и у тех, и у других были свои достоинства и недостатки.

Произошло ли со временем слияние лодочных типов? Очень похоже, что так и было. Сравнивая типовые чертежи рыболовецких лодок 50-х гг. прошлого века Измаильского<sup>215</sup> и Амударьинского промысловых районов, мы видим, что последние представляли собой гибриды «уралок» и «бессарабок» со значительным преобладанием традиций уральского мелкого судостроения. У венгерных и сетных лодок Аральского моря от «бессарабок» остались лишь острая корма, высоко задранный, слегка искривлённый (почти прямой) форштевень, да низкий широкий люгерный парус. Всё остальное совершенно плоское: днище без фальшкиля, прямые развалистые борта, широкий заваленный внутрь планширь («закрой») в средней части, вёсла с большими лопатообразными лопастями — это от лодок-«уралок». Лодки же, послужившие прототипом аральским «бессарабкам» некрасовцев, до сих пор строятся в низовьях Дуная: с днищем, плавными подворотами, переходящими в отвесные борта, с фальшкилем и кильсоном; их вёсла имеют длинные, узкие лопасти, изготовленные в одно дерево с веретеном.

Следует сказать и о тюркском влиянии на судостроение уральских казаков, очень незначительном и проявлявшемся лишь в силу крайней необходимости или при невозможности построить суда и лодки привычных типов.

Во-первых, это бурдюки из шкур животных, применявшиеся для переправы через реки и в критических ситуациях на море

---

<sup>215</sup> Низовья Дуная и Днепро-Бугский лиман.



(вспомним гурьевцев-аханщиков). Во-вторых, это «салы» или «солы» — плоты, связанные из снопов камыша, либо куги для переправ, рыбной ловли, сплава вниз по течению. В-третьих, это различного вида, размера и грузоподъёмности каюки, применявшиеся на реках Урал, Сырдарья, Амударья для разездов, рыбного промысла, на переправах и в качестве транспортных судов.

На Урале также были известны куласы — лодочный тип, заимствованный некогда у персов. Вообще, судостроение народов Туркестана, равно как и персидское, благодаря исторически сложившейся изолированности в описываемые времена совершенно не развивалось, столетиями оставаясь на одном и том же уровне. Поэтому казаки, столкнувшись с необходимостью использовать тот или иной местный судовой тип, брали от него всё лучшее, привнося изменения и усовершенствования сообразно со своим богатым судостроительным опытом, в результате чего под старыми туземными названиями плавали уже совершенно другие суда, отвечавшие потребностям их новых хозяев.

В завершение скажем несколько слов о традициях судовождения и их развитии. Если принять мнение о том, что яицкие (уральские) казаки — потомки ушкуйников<sup>216</sup>; то отсюда понятны их навыки в судовом деле, которые они постоянно совершенствовали, применяясь к изменившимся условиям плавания. Даже после прекращения грабительских морских и речных походов вся жизнь казака была так или иначе связана с водой.

Судоводительские навыки, бесстрашие, ловкость и даже лихость в управлении речными и морскими судами являлись в казачьей среде делом обыденным, чем-то само собой разумеющимся. Любой казак-уралец был прекрасным пловцом и ныряльщиком, мастерски работал вёслами, был на «ты» с парусами и такелажем. Со временем, когда родные водные пути заполонили двигатели внутреннего сгорания, казак стал одновременно судоводителем-лоцманом и судовым механиком.

Теперь там другая страна, преобладает другой язык, и само имя «казак» имеет негативный оттенок. А ведь когда-то именно

---

<sup>216</sup> Карпов А. Б. Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550–1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — С. 25.

казаки осваивали эти земли, рождались здесь, жили и умирали, сражались за них и обустривали, занимаясь разнообразной хозяйственной деятельностью. Одна из важных составляющих этой деятельности — судоходство, равно как и органически связанное с ним судостроение изучены очень слабо. Никаких специальных исследований по этой теме нет; сведения часто очень скудные и противоречивые, рассеяны во многих источниках. Авторы предприняли попытку собрать эти крупницы воедино, систематизировать и изложить, насколько это возможно, в упорядоченном виде.

Филин П. А., Курноскин С. П.,  
Дынников В. Р.

**Бударка уральских казаков  
из собрания Российского этнографического музея,  
Санкт-Петербург**

В мае 2018 г. этот единственный дошедший до наших дней экземпляр казачьей лодки был выявлен одним из авторов данной книги, П. А. Филиным, в фондах Российского этнографического музея. Экспонат имеет шифр 6832-288, «Сибирь». По результатам осмотра выяснено, что лодка не имеет отношения к Сибири и идентифицирована как плавённая (плавная) бударка уральских казаков конца XIX — начала XX вв. Соавторы, имея на то достаточно веские основания, предположили, что она была привезена в Санкт-Петербург в 1902 г. в качестве экспоната выставки на конгрессе по рыболовству и рыбоводству и в дальнейшем попала в коллекцию РЭМ. Подтверждением сказанного выше являются сохранившиеся фото с выставки, где изображена, по всей видимости, именно эта бударка. Легко узнаваемы буртик, накладка штыревой уключины, рулевое весло с лопастью замысловатой формы.

В феврале 2019 г. соавторами под руководством и при активном участии инженера-кораблестроителя Виктора Робертовича Дынникова были сняты основные размерения бударки, а также сохранившихся предметов, относящихся к этой лодке. В. Р. Дынниковым были предоставлены составленные им теоретический чертёж и таблица плазовых ординат лодки, приводимые ниже.

Основные размерения бударки:

- длина наибольшая 8310 мм;
- ширина на миделе 710 мм;
- высота на миделе 325 мм.

Лодка представляет собой выдолбленный ствол дерева, тщательно обработанный, имеет острые оконечности и узкие, плавно расширяющиеся к миделю выборки в носу и корме. Для контроля толщины борта применялись «сторожки» — палочки заданной длины диаметром 4–5 мм, которые забивались в просверленные



*Рис. 67. Фото с Международной рыбопромышленной выставки (Михайловский манеж). Февраль, 1902 г.*

в бортах отверстия (при работе теслом изнутри и достижении «сторожка» выборка прекращалась), причём борта как изнутри, так и снаружи, обработаны настолько тщательно, что сторожки удалось разглядеть лишь при самом внимательном осмотре.

Толщина борта около 20 мм. Дно плоское с плавным округлым переходом к бортам, имеющим незначительный развал (строго вертикальным можно назвать лишь условный ширстречный пояс). Оконечности в плане чрезвычайно острые, несколько приподнятые, с кривообразными штевнями. Весь облик лодки говорит о том, что она стремительно, как нож, разрезала воду, управляемая сильными руками опытных в своём деле казаков.

Седловатость днища и бортов незначительная. Оба штевня имеют высокие наделки в форме рогов. Их назначение скорее декоративное, нежели практическое.

В носу и в корме по диаметральной плоскости для защиты корпуса прибиты металлические полосы шириной около 15 мм, начинающиеся под днищем и уходящие вверх, охватывая наружные торцы наверхней штевней (в носу полоса уходит от форштевня под днище на 500 мм).

В кормовой части в 180 мм от торца ахтерштевня просверлено сквозное отверстие диаметром около 30 мм, в которое, по всей видимости, вставлялась рукоятка-поперечина для перетаскивания лодки, либо вязывалась чалка.

Бударка имеет 5 бимсов («киргичей») прямоугольного сечения. Верх четырёх из них ровный, лежит в плоскости горизонта; нижняя часть выбрана с плавной кривизной, уменьшая толщину детали в направлении от бортов к диаметральной плоскости (стрелка погиби около 5 мм). Единственный гнутый киргич расположен на условном шпангоуте № 5 и выгнут вверх (стрелка погиби около 10 мм). Все киргичи тщательно выделаны, сверху и с боков имеют декоративные канавки.

Ширина 1-го киргича 35 мм, толщина 25–45 мм. Ширина 2-го киргича 35 мм, толщина 30–45 мм. Ширина 3-го киргича 60 мм, толщина 25–45 мм. Ширина 4-го киргича 70 мм, толщина 30 мм. Ширина 5-го киргича 40 мм, толщина 25–40 мм.

В носовой и кормовой части лодка скреплена двумя П-образными скобами из железного прутка диаметром 10 мм. Их вертикальные стойки раскованы из круглого сечения в плоскость, каждая из которых имеет по два отверстия; через них скоба прибита к борту гвоздями.

Характерный, очень своеобразный вид придают бударке наделки или наверхия (авторам не удалось выяснить казачье название этих деталей) на обоих штевнях, поставленные с легким завалом внутрь. Наиболее развитое носовое наверхие имеет внизу вилкообразное разветвление, обе составляющие которого прибиты к планширю с левого и правого бортов. Разветвление является отдельной деталью и скреплено с наверхием гвоздями и железной полосой, огибающей всю конструкцию.

Кормовое наверхие такой «вилки» не имеет, оно также прибито гвоздями к корпусу лодки.

С внешней стороны бортов, вровень с планширем, идёт буртик, по казачьи — «рейка», толщиной 20–25 мм. Наибольшей высоты (до 55 мм с одного борта и до 45 мм с другого) и толщины он достигает в районе миделя. В оконечностях его высота около 15 мм, а толщина плавно сходит на нет. Буртик прибит гвоздями (шаг 150 мм), загнутыми изнутри.

Бударка имеет две уключины, расположенные значительно в нос от миделя, — два железных штыря диаметром 20 мм и вы-

сотой над бортом около 130 мм, закреплённые в деревянных накладках, прикреплённых к бортам двумя болтами каждая. Длина накладки 440 мм, толщина 50 мм. Штыри сверху расклёпаны, чтобы предотвратить соскальзывание кожаных ремешков-креплений, связывавших весло со штырём.

Внутри лодки, в кормовой её части, имеются две прибитых гвоздями к бортам планки длиной около 230 мм, шириной наибольшей 25 мм, сужающиеся к концам до 5 мм — подставки под «нашест», недошедшее до нас сиденье кормщика. Подставок под «нашест» вёсельщика не обнаружено.

Лодка имеет чёрный цвет, возможно, это чёрная краска или состав на основе смолы. Под чёрной краской в местах царапин проглядывается красная краска (сурик?). Возможно, именно красного цвета первоначально была лодка (либо это цвет технологического этапа покраски лодки).

Корпус хорошей сохранности, за исключением нескольких трещин, отремонтированных с помощью скобок, имеющих расплюснутый овальный вид, идущих друг за другом строчкой. Скобки имеются как внутри лодки, так и снаружи, на днище. Самая же большая трещина, расположенная горизонтально в кормовой оконечности, не ремонтировалась — видимо, она образовалась в более поздние времена.

Из предметов снабжения бударки сохранились только два весла — «пашное» (гребное) и «кормовое» (рулевое). Оба весла находились отдельно от лодки, имеют собственные музейные шифры и отнесены в один комплекс с бударкой уже авторами данного описания.

Общая длина гребного весла (шифр 3305 НВ) 1555 мм, длина лопасти 350 мм, ширина 200 мм; диаметр веретена до 60 мм, утоньшение веретена под рукоять имеет длину 120 мм, диаметр в торце 40 мм. Весло сопрягалось со штырём уключины в 480 мм от торца рукояти кожаным ремешком, который также сохранился.

Общая длина рулевого весла (шифр 3306 НВ) 1600 мм, длина лопасти 300 мм, диаметр веретена до 40 мм, длина «мунички» (поперечины на противоположном лопасти конце веретена) 110 мм, диаметр 30 мм.

Лопать гребного весла имеет лопатообразную форму с фигурным торцом; лопать кормового — форму более затейливую, также с фигурным торцом.

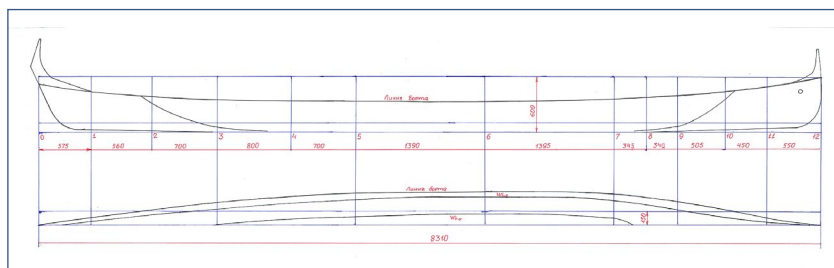
Веретёна обоих вёсел соединяются с лопастями внакладку, косыми срезами, создающими вид единой детали. Длина места соединения гребного весла 270 мм, рулевого — 320 мм.

**Таблица плазовых ординат бударки**

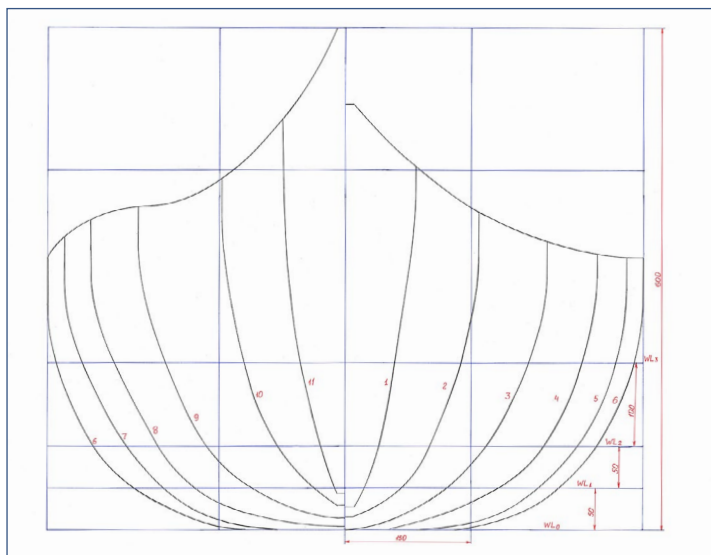
Условный шпангоут	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Полушироты от ДП													
Линия борта	10	83	159	240	300	335	355	335	303	247	148	75	10
ВЛ 3	0	58	137	218	283	323	345	313	256	215	121	54	0
ВЛ 2	0	40	100	167	237	277	300	260	223	166	81	29	0
ВЛ 1	0	23	67	120	183	230	254	217	178	111	37	13	
ВЛ 0				10	52	86	120	79					
Высоты от ОЛ (от ВЛ 0)													
Линия борта	510	435	385	345	330	326	325	350	370	386	419	490	600
Линия батокса			300	77	27	8	3	12	30	90	419		
Линия киля		27	15	0	0	0	0	0	4	14	29	42	

Расстояния между киргичами:

Нос — скоба	скоба — 1 киргич	1–2 киргич	2–3 киргич	3–4 киргич	4–5 киргич	5 киргич — скоба	скоба — корма
575	1260	1500	1350	1395	685	955	550



*Рис. 68 (1). Теоретический чертёж (обмер) бударки*



*Рис. 68 (2). Теоретический чертёж (обмер) бударки*



*Рис. 69. Работы по обмеру бударки*





*Рис. 70–71. Работы по обмеру бударки*



*Рис. 72–73. Работы по обмеру бударки*



## ЛИТЕРАТУРА

1. *Берг Л. С.* Рыбы и рыболовство в устьях Сыр-Дарьи и Аральском море: (Отчет Упр. земледелия и гос. имуществ в Туркест. крае) / [Соч.] Л. С. Берга. — Санкт-Петербург: тип. И. Гольдберга, 1900.
2. *Богославский П.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. — СПб.: В типографии Морского Министерства, 1859. — 188 с.
3. *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание: в 2 т. Т. 1. — Уральск, 1891. — 947 с.
4. *Бородин Н. А.* Уральские казаки и их рыболовства. — СПб.: Издание «Вестника казачьих войск», 1901. — 31 с.
5. *Боярский А. К.* Очерк практического руководства к постройке гребных судов / Сост. А. Боярский. — СПб.: тип. Морск. мин-ва, 1886. — 114 с.
6. *Боярский А. К.* Основные условия для постройки речных судов. — СПб., 1888.
7. *Дариенко В. Н.* Классовая борьба на Яике в XVII — начале XVIII вв. — М.: Высшая школа, 1966. — 87 с.
8. *Даль В. И.* Толковый словарь. Т. 1–4. — М.: Русский язык, 1978–1980.
9. *Даль В. И.* Об Уральском казачьем войске. — М.: Книжный дом «Либроком», 2010. — 275 с.
10. *Данилевский Н. Я.* Описание уральского рыболовства. Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. 3. — СПб., 1860.
11. *Данилевский К. В., Рудницкий Е. В.* Урало-Каспийский край: (Уральская губерния и бывшие — земля Уральского казачьего войска и Уральская область): Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. — Уральск: Губоно, 1927. — 232 с.
12. *Дневные записки плавания А. И. Бутакова по Аральскому морю в 1848–1849 гг.* — Ташкент: Издательство Ан УзССР, 1953. — 53 с.
13. *Достояние губернии. Из истории астраханских рыбных промыслов XVIII — нач. XIX вв.* — Астрахань: Изд. Касп. НИРХ, 2003. — 211 с.

14. *Дубинин Н.* Вдоль Урала берегов // Информбиржа. Уральск. 2004. № 3.
15. *Емельянов Ю. В., Крысов Н. А.* Справочник по мелким судам. — Л. : Судпромгиз, 1950. — 396 с.
16. *Железнов И. И.* Уральцы. Очерки быта Уральских казаков : в 3 т. Т. 1. — СПб. : Типография товарищества «Общественная польза», 1910. — 397 с.
17. *Карелин Г. С.* [Путешествия Г. С. Карелина по Каспийскому морю]. — СПб. : тип. Акад. наук, 1883. — 497 с.
18. *Карпов А. Б.* Уральцы : Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550—1725 гг.) : Исторический очерк / А. Б. Карпов. Войсковая типография, 1911. — 904 с.
19. *Карпов А. Б.* Памятник казачьей старины. — Уральск, 1992. — 108 с.
20. *Ким Г. П.* Традиционные рыбные промыслы уральских (яицких) казаков : диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. — Санкт-Петербург, 1995.
21. *Королёв В. Н.* Босфорская война. — М. : Вече, 2007. — 603 с.
22. *Кузнецов В. П.* Речные деревянные суда. — Л. : Речной транспорт, 1956. — 232 с.
23. *Курлапов А. З.* Курени. История древности и средневековья долины реки Яик — Урал. — Уральск, 2005. — 271 с.
24. *Курлапов А. З.* Яицкие-Уральские казаки. Повседневная жизнь и праздники. — Уральск : ТОО «SophyStyle», 2013. — 667 с.
25. *Курноскин С. П.* Казачья лодка будара // Катера и яхты. — Вып. 1 (241). — М., 2013. — С. 128—131.
26. *Курноскин С. П., Филин П. А.* Бударка уральских казаков // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 3 / Под общей редакцией А. В. Огорокова. — М. : Институт Наследия, 2023. — 358 с.
27. *Лаббе П.* По дорогам России: от Волги до Урала / Поль Лаббе; [перевод с французского А. Ш. Губайдуллиной и Л. Ф. Сахибгареевой; ответственный редактор В. А. Тишков] Институт этнологии и антропологии им. Н. Н. Миклухо-Маклая Российской академии наук. — М. : Paulsen, 2017. — 222 с.
28. *Левшин А. И.* Историческое и статистическое обозрение Уральских казаков. — СПб., 1823.

29. *Лухманов Д. А.* Руководство по морской практике. — СПб. : Имп. О-во судоходства, 1908. — 53 с.
30. *Магидович И. П., Магидович В. И.* Очерки по истории географических открытий. Т. IV. Географические открытия и исследования нового времени (XIX — начало XX в.). — М. : Просвещение, 1985.
31. *Максимов С. В.* Плавня (Очерк уральской казачьей общины) // Исторический вестник. Т. 12. — СПб., 1883. — С. 489–531.
32. *Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков : в 4 т. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002.
33. *Малый атлас мира.* — М., 1982.
34. *Паллас П. С.* Путешествие по разным провинциям Российской империи. Избранные главы. — Уральск : Издательство «Оптима», 2006. — 269 с.
35. *Паули Г.-Ф. X.* Description ethnographique des peuples de la Russie : [в 2-х т.]. — Saint-Pétersbourg : Imprimerie de F. Bellizard, 1862.
36. Полное географическое описание нашего Отечества. Т. XVIII. Киргизский край. — СПб. : Издание А. Ф. Девриена, 1903. — 478 с.
37. *Правдухин В.* Яик уходит в море. — Челябинск : Южно-Уральское книжное издательство, 1968. — 661 с.
38. *Пушкин А. С.* История Пугачева // Пушкин А. С. Собр. соч. в 10 т. Т. 7. — М., 1976.
39. Российский государственный архив экономики. Фонд 8202. Министерство рыбной промышленности. Опись 3:
  - Дело 389. Материалы по типизации промыслового флота рыбной промышленности. Каспийский бассейн. Т. II. Ч. 1. — М., 1953.
  - Дело 391. Альбом чертежей судов-прототипов мелкого промыслового флота Каспийского бассейна. — М., 1952.
  - Дело 743. Пояснительная записка к альбому чертежей судов-прототипов мелкого промыслового флота Аральского бассейна. — М., 1955.
  - Дело 744. Альбом чертежей судов-прототипов мелкого промыслового флота Аральского бассейна. — М., 1955.
40. Россия XVIII в. глазами иностранцев. — Л. : Лениздат, 1988. — 544 с.

41. *Савичев Н. Ф.* Уральская старина. Рассказы из виденного и слышанного. — Уральск : Оптима, 2006. — 468 с.
42. *Сагнаева С. К.* Материальная культура Уральского казачества конца XIX – начала XX вв. (Развитие этнических традиций). — М. : Российский этнограф, 1993.
43. *Скок Ю. М.* Путь в полуденную Азию // Морской журнал. — 2012. — № 211.
44. *Снесарев Г. П.* По следам Анахиты // Этнографы рассказывают. — М., Наука, 1972. — 166 с.
45. *Соловьёв С. М.* Сочинения : в 18 кн. История России с древнейших времён. Кн. 3. — М. : Мысль, 1989. — 783 с.
46. Социально-экономическая жизнь казачьей общины в XIX–XX веках (По материалам «Уральских войсковых ведомостей») / Сост. Е. И. Коротин. — СПб. : Реноме, 2011. — 136 с.
47. *Судаков С. А.* Уральские казаки-старообрядцы Аму-Дарьинского оазиса. — Уральск : Оптима, Старый Уральск, 2011. — 127 с.
48. *Татищев В. Н.* Избранные труды по географии России. — М., 1950.
49. *Терентьев М. А.* Хивинские походы русской армии. — М. : Вече, 2010. — 448 с.
50. *Тимошечкин Г.* Шедевр плотницкого мастерства // Моделист-конструктор. — М., 1985. — № 5. — С. 21–23.
51. *Трифонов А. В.* Речные рыбацкие суда. Суда флота рыбного хозяйства внутренних водоёмов. История и перспективы развития. — М. : Транслит, 2010. — 144 с.
52. *Тушин Ю. П.* Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Чёрном морях (XVII в.). — М. : Наука, 1978. — 182 с.
53. Уральские войсковые ведомости. — 1867. — № 39.
54. Уральские войсковые ведомости. — № 23. — 1867 г. — От 4-го июня. Отд. неофиц.
55. Уральские войсковые ведомости. — 1907. — № 67.
56. Уралец (газета). — № 64. — 1901.
57. *Филин П. А., Курносин С. П.* Народное судостроение в России : Энциклопедический словарь судов народной постройки. — СПб. : Гангут, 2016. — 408 с.
58. *Филин П. А., Курносин С. П., Дынников В. Р.* Бударка уральских казаков из собрания Российского этнографического музея,

- Санкт-Петербург // Казачьи ведомости. Западно-Казахстанское общественное объединение «Уральско-Яикское казачество». — № 14 (167). — Июль. — 2020. — С. 4–5.
59. *Фосс В. Е.* Очерки Гурьева городка // Сборник статистических, исторических и археологических сведений по бывшей Оренбургской и нынешней Уфимской губерниям. — Уфа, 1868.
  60. *Хорошихин И. П.* Краткое описание рыболовства Уральского казачьего войска : Сост. по поручению наказ. атамана Урал. казачьего войска полк. И. Хорошихин / Урал. казачье войско. Междунар. выст. рыболовства и рыбоводства в С.-Петербурге. 1902. — СПб : типо-лит. К.Л. Пентковского, 1902. — 29 с.
  61. *Чанурин Н.* Под парусом на Урале // Казачьи ведомости. — Ноябрь-декабрь. — 2009. — № 5.
  62. *Чекмарёв В. К.* Астраханская бударка // Катера и яхты. — № 12. — Л., 1967. — С. 53.
  63. *Чихачев П. А.* Арало-Каспийская депрессия // Чихачев П. А. Страница о Востоке. — М. : Гл. ред. вост. лит. изд-ва «Наука», 1982. — 213 с.
  64. *Шаров Б.* Остров, которого нет // Тайны XX века. — Август 2013. — № 33. — С. 26–27.
  65. *Штылько А. Н.* Волжско-Каспийское судоходство в старину. — СПб : типо-лит. Р. Голике, 1896. — 75 с.
  66. *Шубин И. А.* Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). — М. : Транспечать НКПС, 1927. — 992 с.
  67. *Шульц А. Я.* Техническое описание каспийского рыболовства / Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. IV. — СПб., 1861. — 145 с.



*Научно-популярное издание*

КУРНОСКИН С. П., ФИЛИН П. А.

**ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ  
СУДОХОДСТВА  
УРАЛЬСКИХ КАЗАКОВ**

Дизайн обложки: *М. Ю. Маяков*

Корректурa: *И. А. Тицын*

Компьютерная верстка: *О. В. Клюшенкова*

Российский научно-исследовательский институт  
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва  
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2  
E-mail: [info@heritage-institute.ru](mailto:info@heritage-institute.ru)