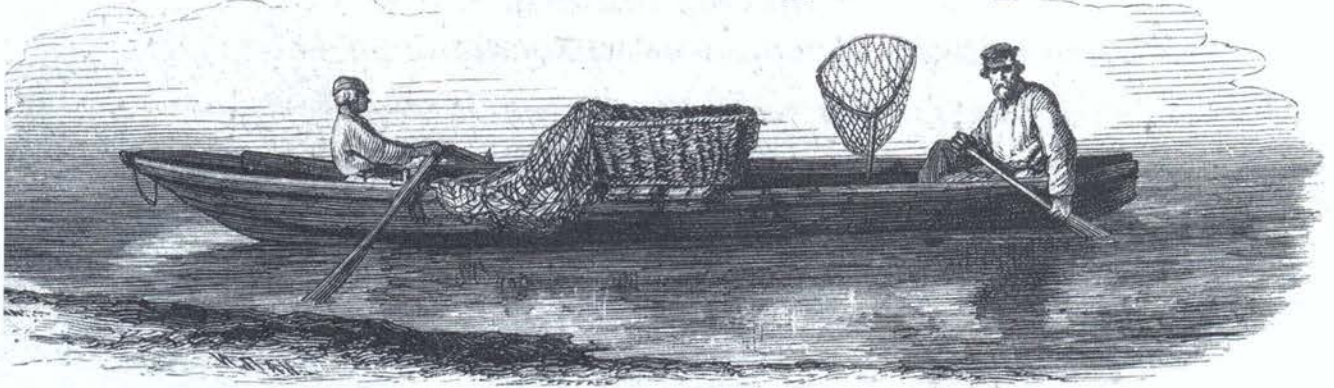




Донышко серебряное



Это сейчас Сура – средних размеров речушка, летом мелеющая, показывающая свой крутой норов только редкою весною. Глядя на её обмелевшее русло, трудно представить, что именно эта река занимала ведущее место в судоходстве Симбирской губернии. Даже народное присловье существовало: «Сура – речка у нас важная, донышко у неё серебряное, круты бережка позолоченные».

Сурская рыба живьём, в бочках, поставлялась прямо к царскому столу. По количеству пристаней Сура мало чем уступала своей старшей сестре – Волге. На громадных баржах – молчаливых остатках былой славы – играл в раннем детстве мой отец. Да и сейчас частенько в сёлах Посурья находят клады монет, размытые тальми водами. Про то славное время, когда Сура была кормилицей Симбирского края, и пойдёт мой рассказ.

В силу того, что доставка груза на поволжские пристани с правобережья затруднялась высокими крутыми волжскими берегами, длительное время именно по Суре шли важнейшие поставки товарной продукции из губернии. Особое место играло и направление течения рек: Сура проходила по внутренним уездам губернии и текла в сторону Рыбинской хлебной биржи, в то время как Волга – в противоположном направлении. Сурские поставки соответственно осуществлялись быстрее волжских, и хлебный товар продавался по более выгодным, высоким ценам. Волжский же хлеб продавался по летним и зачастую оставался зимовать на пристанях биржи в ожидании лучшей цены, что грозило в том числе и его порчей. Именно в связи с этим долгое время сурские речные поставки занимали в

Симбирской губернии одно из ведущих мест.

Временем массового сплава грузов по Суре было половодье, когда уровень воды заметно повышался, и многие опасные мели (например, Барслободская) уходили глубоко под воду. Однако разлив реки был и достаточно опасным явлением: громадная пойма заливалась, и сколько мастерства должны были иметь артели сурских бурлаков, чтобы удержать баржи в глубоком, но узком русле! И всё же прибыльным было это дело. Во многих селениях Алатырского и Ардатовского уездов губернии бурлачество «составляло необходимость» каждого парня. Так, за одну путину от Промзина до Рыбинска простой бурлак получал, кроме хозяйского хлеба, до 14 рублей серебром. Для пяти недель такой работы это считалось очень выгодным. Почему? Дело в том, что сурский хлеб успевал прибыть на биржи гораздо ранее волжского, и продавший его купец выигрывал в ценах.

В середине позапрошлого века на Суре ежегодно строилось до тридцати новых судов, называемых суряками, которые отличались «несколько меньшими размерами, отчасти по форме, ввиду различным украшениям». По реке ходили также «расшивы, барки, лодки и баржи». Были ещё и гусянки, тихвинки, коломенки, кладнушки...

Средний состав бурлацкой артели был следующим: бурлаки, водоливы, артельщик и лоцман. Между прочим, сурские бурлаки ценились гораздо выше волжских, благодаря своему особенному искусству взвода судов. При прочих равных условиях сурчане «взводили» суда гораздо быстрее волжан. Это и не удивительно, ведь условия Суры по времени путины

были гораздо жёстче, чем волжские. Вот где оттачивалось настоящее мастерство!

«Замечательнейшей пристанью» на Суре именовалась пристань в Промзино Городище, принадлежавшая графине Потёмкиной. А «между жителями Промзина много рабочих, необходимых для поправки и оснастки судов». Вот они какими были, наши далёкие предки! Конечно, были пристани и выше, и ниже. Но Промзинская – выделялась...

Не стоит думать, что судовождение было простым делом. Так, по отчётам симбирского губернатора, в 1885 году «в Алатырском уезде на реке Суре близ Стемасского переката баржа крестьянина села Промзина Белякова с грузом муки купца Цивилева сорвалась с якоря и ударилась о стоявшую на якоре баржу дворянина Зябицкого с грузом муки того же купца Цивилева, от чего в барже Зябицкого образовалась течь, и водою подмочило до 900 кулей муки, убытку понесено на 2076 р.» И подобные истории происходили не редко...

К началу XX века объёмы поставок по Суре стали падать. Это связано со сложными условиями судоходства, развитием буксирного пароходства по Волге, более подходящей для парового судоходства, и строительством железных дорог внутри правобережья губернии, давших возможность делать поставки зерна из губернии круглогодично и с гораздо меньшим риском.

Для моих земляков-современников сурское товарное судоходство – это всего лишь история, но хочется верить, что в недалёком будущем Посурье вновь превратится в богатый цветущий край.

Андрей Ганин