

# «На государев обиход»

## Зарождение речного флота в Симбирске

**О**снованный в 1648 году боярином Богданом Хитрово как пограничный город «для защиты от воровских людей дикого поля», Симбирск к середине 1660-х годов становится крупным торгово-ремесленным центром Поволжья. Развитие торгово-экономических отношений с городами в акватории Волжского бассейна от Новгорода до Астрахани потребовало строительства собственного торгового флота, поэтому по приказу воеводы князя Ивана Дашкова в 1667 году на пристани была устроена судостроительная верфь, на которой поначалу работало трое струговых плотников по строительству мелководных судов: «велено Симбирским струговым плотникам... учинить великого государя жалованья денег по 5 рублей человеку... и под дворы место отнестъ в Подгородной слободе, и дать им на дворовое строенья государева жалованья по 5 рублей».

Из-за недостаточного казённого строительства суда для «государственного обихода» приобретались у «государева Симбирского насадного плотника Естифья Спиридонова, у казака Иванова Мостовой слободы – струга «дощенник» для отправки в Астрахань за тузовыми семенами, «мельнишний струг» – у Ивана Есипова, уржумского стрельца Мижиорку Кузьмина – «стружек однодеревной» и у других.



Волжские рыбаки в XVII веке.  
Рис. из книги Яна Янсена Стрейса «Три путешествия»

Строились струги, стружки и лодки на волжской пристани из местного и сплавленного стругового леса с верховьев реки Волги. Наибольшее



Суда на Волге. Из путешествия Корнелиуса де Бруина через Московию

распространение получили парусный струг «дощенник» (палубный плоскодонный), паузок «для хлебные воски» (небольшой мелководный «дощенник») и «стружек» (однодеревая колода с набитыми по бортам по несколько рядов досок). В качестве парусов использовались как рогожа, так и холст.

Все материалы для строительства судов: лес, пенька, смола – имелись в Симбирске в изобилии, покупное было только железо. Для одиночных рыбаков строились «мельничный» струг и лодки. Для рыболовецких артелей строились более крупные суда. Времени на изготовление только одного «дощенника» уходило до трёх месяцев, а начинали строить с апреля. В Окладно-расходной росписи денежного и хлебного жалованья за 1681 год по Симбирску приводятся сведения о 9 записных плотниках.

Сколько судов имелось на волжской пристани до осады Симбирска войсками Степана Разина в 1670 году, неизвестно. В сохранившейся описи «Лета 7179 (1671) году октября в 31 день, при передаче городских ключей воеводою Иваном Милославским воеводам Михаилу Львовичу Плещеву да Григорию Ивановичу Безобразову в Симбирске имелось в наличии: «Насад, что куплен в Нижнем у симбирскаго посадскаго человека у Степана Протопопова для хлебные воски, оханной струг да струг дощаник, да струг дощаной неводной все сухие невода, да два струга мельнешных». Правда, в этой описи не учитывались суда, находящиеся в это время в плавании по Волге. Известно, что войска Степана Разина приплыли для осады Симбирска на 200 судах, частично на которых после разгрома часть бунтовщиков уплыла обратно в Астрахань.

Хлебный струг и паром на Волге у Нижнего







На построенных и купленных судах осуществлялась торговля по всей Волге. Богатые симбирские купцы «гостиной сотни» были хорошо известны в Москве и пользовались доверием у царя Алексея Михайловича. Так, симбирскому купцу Степану Трофимову, которому по указу царя выдали в Нижнем соли «для торгового промыслу... 60000 пуд безденежно», было поручено создавать стратегические запасы хлеба, «остальную соль велено продать и на те деньги купить в Нижнем, в Казани и в иных Пониловых городах хлеба 10000 чети ржи, овса тож и устроить в тех городах в житницах».

На стругах осуществлялась перевозка симбирских стрельцов «для Донской посылки». В 1672 году, например, для «донского отпуску» в московском государстве были изготовлены «578 стругов да лодки». Среди них были и струги, изготовленные на Симбирской судовой верфи. К этим работам привлечены 20388 человек – «служивые и жилецкие люди» 24 городов.

В архивных делах Приказа тайных дел есть сведения об отправке водным путем из Симбирска «лекарственных водок», изготовленных московским лекарем Иваном Игуменцовым на «водошном дворе» до села Вохны Павловского посада. На стругах доставляли и царствующих особ, и патриархов. Так по указу царя Алексея Михайловича «О посылке стругов, которые есть под Симбирском, в Астрахань по первой полой воде наскоро для подъему из Астрахани Александрийского и Антиахийского патриархов и Грузинского царевича» в марте 1666 года были отправлены струги, изготовленные на симбирской судовой верфи. Интересный факт: по прибытии в Симбирск в октябре 1667 года во время паломничества в Казань митрополита Епифания и грузинской царицы Елены Леонтьевны по приказу воеводы И.И. Дашкова на струге в кормовой части была построена каюта, в которой было 6 «окончих слюдяных» (по три с каждой стороны) и была выложена печь из 1800 шт. «зжженных кирпичей». Наверное, это был единственный случай устройства печного отопления на судне в то время.

Неудача военного похода на Азов в 1695 году привела к осознанию необходимости создания регулярного флота, поэтому царская дума Московского государства постановила 14 ноября 1695 года «Морским судам

быть». В наказе вновь назначенным казанским воеводам в 1697 году было прописано, что «стругов и всяких припасов, как снастей, так и лесов, без указа Великаго Государя и без грамот не делать». Действие этого наказа распространялось на всех городских воевод, где строились суда.

В конце XVII – начале XVIII века Московское государство начинает многолетнюю борьбу за возврат морского побережья Балтийского моря, поэтому требовалось большое количество и строевого леса, и мастеров-корабельщиков. Все силы государства в то время были направлены на то, чтобы стать морской державой. Для строительства морского флота требовалось большое количество корабельного леса, и указом Петра I от 31 января 1718 было велено: «в Казанской, Воронежской и Нижегородской губерниях и Симбирском уезде для работ по вырубке и доставке корабельных лесов брать служилых мурз, татар, мордву и чуваш без всякой платы, а с тех из них, которые живут слишком далеко от лесных дач, собирать деньги для найма вольных рабочих». Вместо рекрутской повинности и некоторых повинностей им вменялась в обязанность заготовка корабельной древесины и доставка на верфи по Волге, Суре и Каме.

После окончания Северной войны государство занялось и строительством судов торгового назначения. Для их унификации в 1718 году Петр I передал один из стругов в качестве образца для строительства торговых судов на внутренних водных системах страны. Для обновления купеческого флота были приняты меры к сохранению пород, годных к кораблестроению, в Астраханской, Уфимской и Симбирской губерниях (от больших рек на 50 верст и от малых на 20 верст) под угрозой карать ослушников штрафом, каторгою и вырыванием ноздрей.

В истории речного флота Поволжского региона был случай, когда суда, носившие имя города, передавались этим городам после путешествий по водным артериям государства царствующих особ. Так, среди 24 судов гвардейского экипажа, обеспечивших в 1767 году плавание по Волге императрицы Екатерины II, были 12-боночная галера «Тверь», 10-боночные галеры «Волга», «Ярославль», «Казань», «Углич», «Кострома», «Нижний Новгород», «Симбирск», «Ржев Владимиров». По указу Екатерины II

от 6 января 1768 года они разошлись по волжским городам, в том числе и кухонная галера «Симбирск». К сожалению, это судно и его чертёж безвозвратно утрачены. Четыре галеры, в том числе галера «Тверь», на которой плавала императрица, были сданы на хранение Казанскому адмиралтейству и были поставлены на причал Ближнего Устья у Петрушкиного разъезда в Заречье.



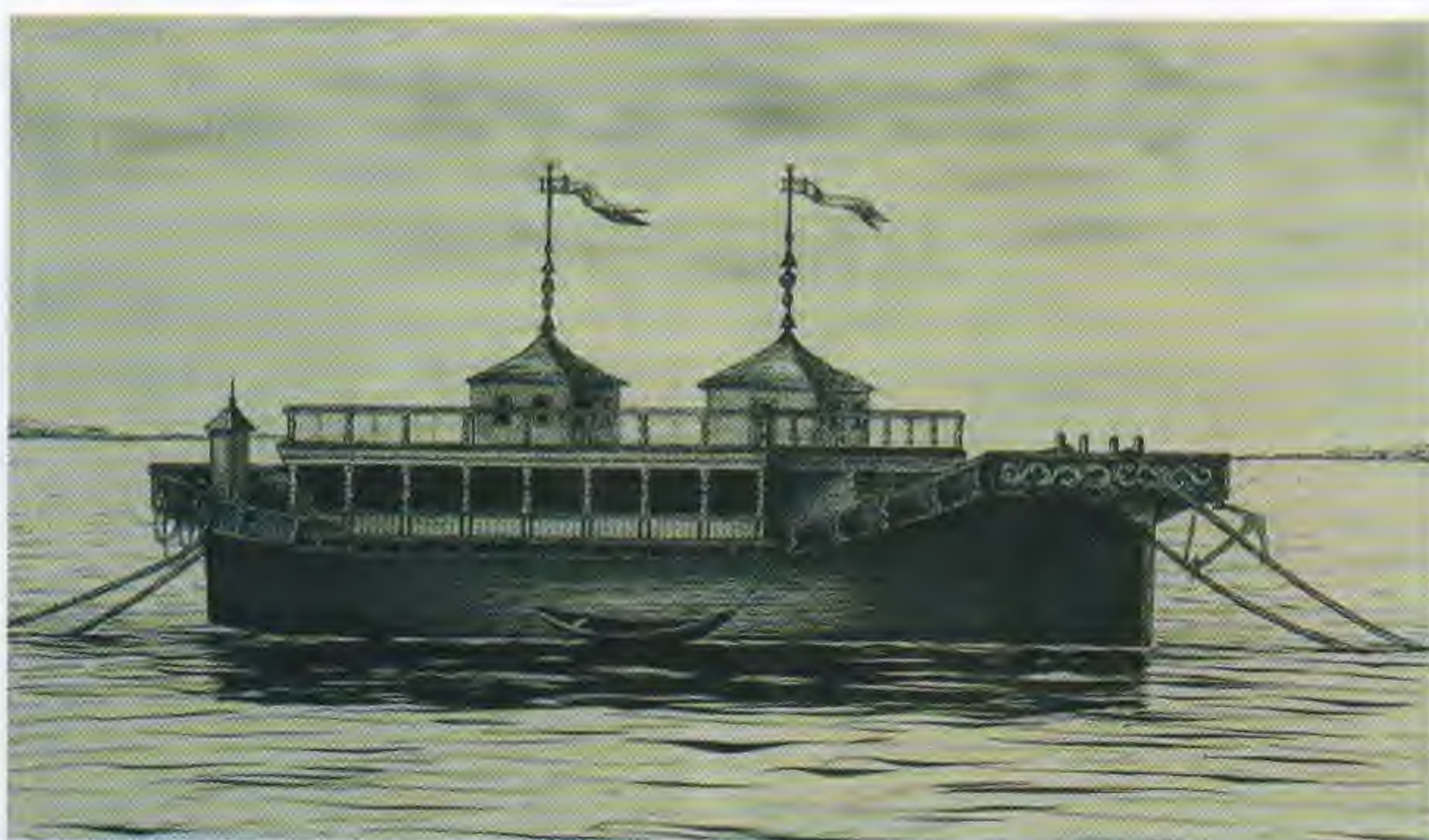
Галера «Тверь» на вечной стоянке в Казани

Одной из старейших пристаней Симбирска была перевозная. Уже в XVIII веке в Симбирске были два парома. Как средство переправы в Симбирске через Волгу с левого берега и обратно грузов и экипажей до появления полноценных паромов применялась завозня – большая плоскодонная лодка. Писатель С.Т. Аксаков в своей книге «Семейная хроника. Детские годы Багрова-внука» так описывал переправу: «На перевозе ночевало много народу, и уже одна большая завозня, битком набитая лошадьми и телегами с приподнятыми передками и торчащими вверх оглоблями, чернелась на середине Волги, а другая торопливо грузилась, чтобы



Волжская коноводка. Шубин И.А. Волга и волжское судоходство





Волжская коноводка. Шубин И.А. Волга и волжское судоходство

воспользоваться благополучным временем».

В первой половине XIX века пассажирского судоходства на Волге не существовало. Поездка из Симбирска в города Поволжского региона осуществлялась либо сухопутным путем на почтовых лошадях, либо оказией на торговых судах, а грузовое осуществлялось почти исключительно на бурлацкой или конной тяге. Одним из первых владельцев судов на лошадиной тяге в Симбирске был симбирский купец 1-й гильдии Никифор Маркарович Хапков. Судно в основном использовалось для буксировки барок (плоскодонное сплавное судно).

В 1818 году по Волге мимо Симбирска прошёл первый пассажирский пароход, но пассажирско-грузовое движение стало постоянным только с 1846 года после открытия «Пароходного общества по Волге». С этого времени появляется ряд волжских пароходных обществ: «Самолёт», «Кавказ», «Меркурий» и другие. К началу 1860-х годов на пристанях Симбирска в основном швартовались частные пароходы иногородних компаний. Появляется много частных предпринимателей, строивших свои товарно-пассажирские и буксирные пароходы. Судами владели симбирские купцы: 1-й гильдии Сергей Никифорович Хапков, 2-й гильдии Алексей Петрович Кирпичников, 1-й гильдии Фёдор Васильевич Красников, 2-й гильдии Павел Михайлович Куперин и другие.

В начале XX века пассажирское сообщение из Симбирска осуществляли только суда иногородних компаний, имеющие своё представительство в городе. Только с организацией



Флегонт Михайлович Баукин (1863 – после 1920)

в 1900-е годы легкопассажирского пароходства «Дружба», принадлежащего сенгилеевскому купцу Флегонту Михайловичу Баукину, в Симбирске появился дебаркадер (пристань) и пароход «Симбирск».

Суда его пароходства носили названия волжских городов, между которыми они курсировали: «Казань», «Симбирск», «Сенгилей», «Самара». Пассажирское сообщение было ежедневным. Все суда, кроме парохода «Самара», по заказу Ф.М. Баукина были построены по типовому проекту в 1903 году на заводе Яковлева в Нижнем Новгороде и могли перевозить до 200 чел. Пароходов по Волге

Легко-пассажирское пароходство

# „ДРУЖБА“

Флегонта Михайловича Баукина  
осуществляет рейсы по р. Волге  
между Казанью и Самарой  
ПАРОХОДАМИ:  
Сенгилей, Самара, Казань и Симбирск  
ЕЖЕДНЕВНО.

Отъ. Симбирска до Казани в 12 ч. дня.	Отъ. Симбирска до Самары в 2 ч. дня.
2 августа „Самара“.	2 августа „Сенгилей“.
3 „Симбирск“.	3 „Казань“.

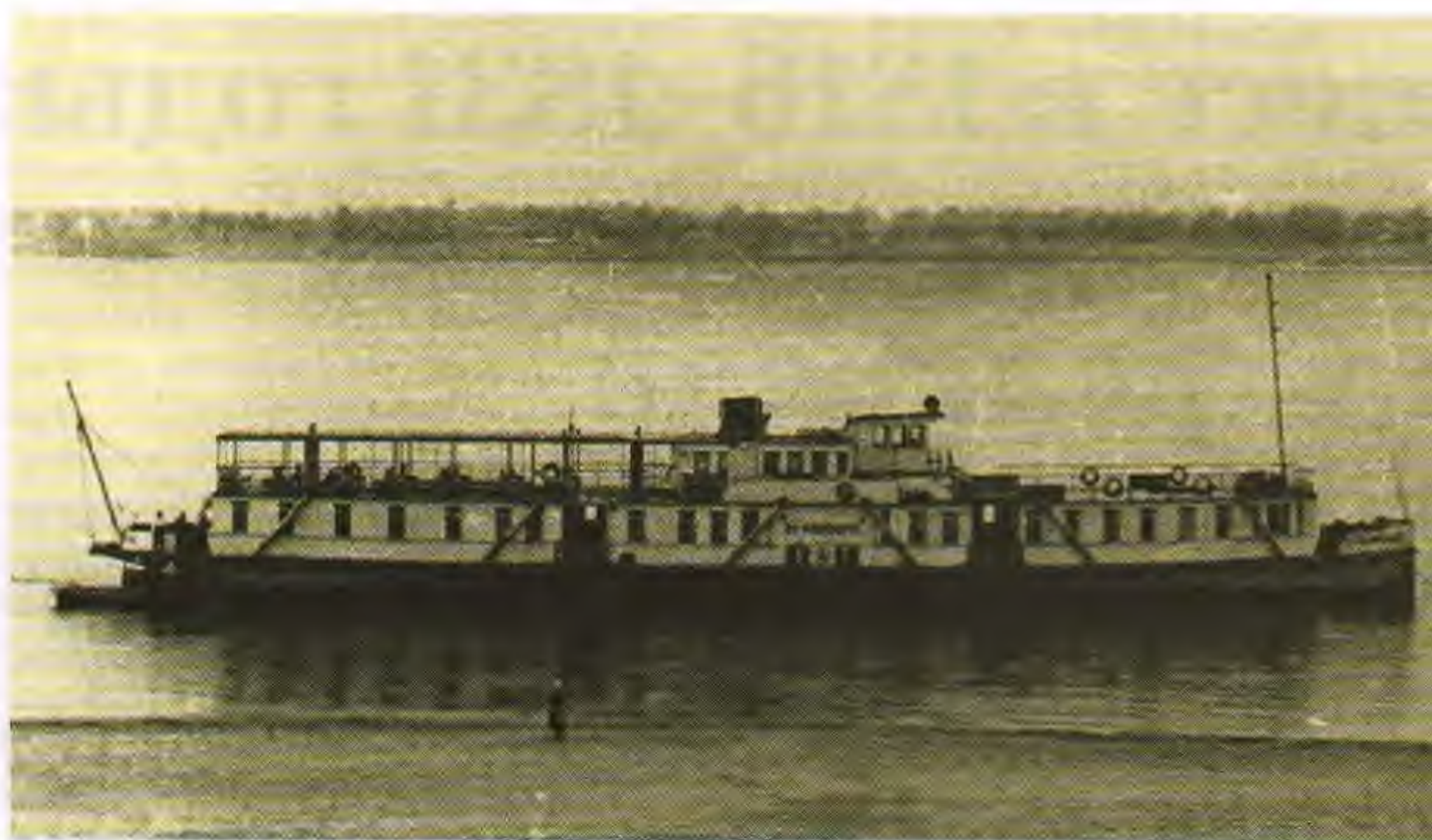
ходило много, так что пассажирам не надо было заглядывать в расписание: через каждые час-полтора обязательно приставал к пристани какой-нибудь пароход, а иногда и несколько. Симбиряне отдавали предпочтение своему фирменному пароходу «Симбирск», который ходил по маршруту Симбирск – Казань и Симбирск – Самара.

Пассажиры на посадку приходили задолго до отправления. Старожил и краевед Симбирска А.В. Ястребов вспоминал: «...пассажирские пароходы грузились не менее 4–5 часов. В это время в хорошую погоду весьма приятно посидеть на палубе парохода.., полюбоваться волжскими пейзажами, покушать чёрной икры, ухи из стерлядей, жареной осетрины и прочих исконно волжских кушаний. Это был хороший отдых».

Только с организацией в 1900-е годы легко-пассажирского пароходства «Дружба», принадлежащего сенгилеевскому купцу Флегонту Михайловичу Баукину, в Симбирске появился свой дебаркадер (пристань) и пароход «Симбирск» с портом приписки. В пароходстве «Дружба» были и суда, предназначенные для перевозки грузов. Общее количество барж и дебаркадеров — более десяти.

Имя города носил и городской паровой паром, курсировавший через каждые два часа между правым и левым берегами Волги. Как вспоминал старожил Симбирска А.В. Ястребов, «он перевозил не только людей, но и телеги, запряжённые лошадьми». С появлением паромов качественно улучшилось пассажирское и





«Симбирск» (Ян Фабрициус)»

грузовое сообщение через Волгу. Значение паромного перевоза было очень велико, ведь из Заволжья поставлялась необходимая для фабричной промышленности шерсть, также через Симбирск проходил скотопрогонный тракт. До революции кроме парома «Симбирск» на переправе

задействовали паромы «Минаев» и «Слобожанин».

Первые пристани для паромного сообщения в Симбирске были созданы в 1859 году, а к 1913 году в Симбирске их было уже 16 – из них семь пристаней принадлежали паромным компаниям «Самолет», «Кавказ

Симбирская пристань. Перевоз



Буксир-толкач. 1961

Традиция присвоения имён городов вновь построенному судну сохранилась и до нашего времени. В 1961 году на воду был спущен буксир-толкач «Симбирск», который использовался для буксировки барж, стоявших на рейде, к причалу речного порта.

Надеемся, что когда-нибудь в Ульяновске появятся пассажирское судно, которое с гордостью будет носить имя «Симбирск».

**Александр Иевлев**

<sup>1</sup> Зерцалов А.Н. Приходо-расходная книга Симбирской Приказной Избы. 1665–1667 гг. стр. 181.

<sup>2</sup> Там же, стр. 228–229.

<sup>3</sup> Гуркин В.А. Симбирский кремль и окрестности в 17 веке. <http://archo73.ru/index.htm>

<sup>4</sup> Русская историческая библиотека. Дела Тайного Приказа. кн. 1. т. 21. С.-Петербург. 1907 г. стр. 1567–1458.

<sup>5</sup> Черников И.И. Русские речные флотилии за 1000 лет.

<sup>6</sup> Русская историческая библиотека. Дела Тайного Приказа. кн. 1. т. 21. С.-Петербург. 1907 г. стр. 1680.

<sup>7</sup> Там же, стр. 1166.

<sup>8</sup> Зерцалов А.Н. Приходо-расходная книга Симбирской Приказной Избы. 1665–

1667 гг. Симбирск. 1889 г. Типо-лит. А.Т. Токарева.

<sup>9</sup> Блаженец. П.И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. С.-Петербург. Товарищество Р. Голикси, А. Вильборг. 1900 г.

<sup>10</sup> Полн. Собр. Зак. т. 3. стр. 17.

<sup>11</sup> Полн. Собр. Зак. т. 5. стр. 3149. Января 31.

<sup>12</sup> Пол. Соб. Зак. Российской империи. т. 5, № 3391.

<sup>13</sup> Черников И.И. Русские речные флотилии за 1000 лет. Таблица 2. Список галер и гребных судов гвардейского экипажа, обеспечивавших в 1767 г. плавание по Волге императрицы Екатерины II.

<sup>14</sup> Рыбушкин М.С. Краткая история г. Казани. 1847 г. ч. II. стр. 134.

<sup>15</sup> Аксаков С.Т. Семейная хроника. Детские

годы Багрова-внука. Том. 1, стр. 124.

<sup>16</sup> Справочная книжка и Адрес-календарь Симбирской губернии на 1916 г.

<sup>17</sup> Шубин И.А. Волга и Волжское судоходство. Москва, Транспечать. 1927 г., стр. 874–908.

<sup>18</sup> Календарь и памятная книжка Симбирской губернии на 1889 г., стр. 99–100.

<sup>19</sup> Талыгин А. Речная старина. Каталог дореволюционных паромов Волжских судов Волжского бассейна. 2006–2018 гг. <http://www.olddriver.ru/SB/Ships.html>

<sup>20</sup> Ястребов А.В. Мои воспоминания о детских и юношеских годах жизни в г. Симбирске. Ч. 3. 1967–1969 гг.

<sup>21</sup> Там же.