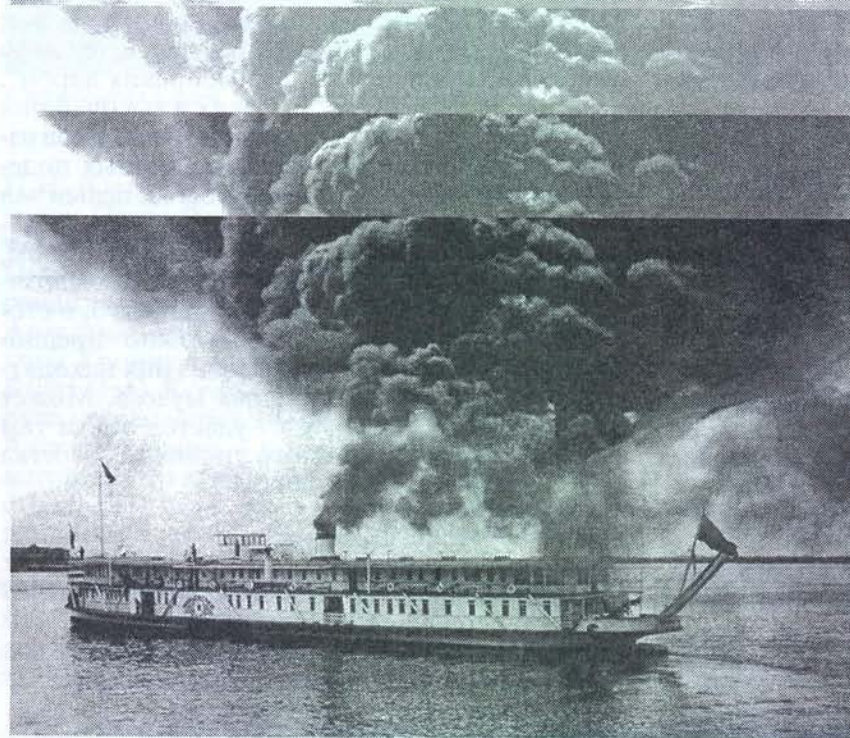




Волга купеческая



Еще в 1820 году, по пути в Нижний Новгород пропыхла мимо симбирских круч, чадя черным дымом и выбрасывая из долгой трубы снопы искр, груженная астраханской рыбой диковинная “беяна с печкой” или “самодвижная баня” – так, на свой лад, крестили волгари невиданное судно. Слова “пароход” еще не было в русском языке, а паровой флот стал потихоньку осваивать великую Волгу. В 1895 году по Волге, ниже города Рыбинска, ходило

почти 1200 паровых судов. Вверх и вниз по реке везли пароходы хлеб, шерсть, рыбу, нефть, многочисленных пассажиров. Пароходство, в первую очередь пассажирское, создавало неповторимый культурный фон, со своим языком, легендами, историями, анекдотами.

Главные конторы крупных пассажирских пароходств – а это были акционерные общества – находились иногда за сотнями верст от Волги, в Петербурге и Москве. Старейшее “Обще-

ство по Волге 1843 года” учредили англичане, а компания сменившую имя “Надежда” не менее громкое “Русь” – американец А. Зевеке. Единственным в Симбирской губернии легко-пассажирским пароходством “Дружба” владел в 1913–1918 годах потомственный почетный гражданин, сенгилеевский городской голова Флегон Михайлович Баукин.

Двухпалубные “Самара”, “Сенгилей”, однопалубные “Симбирск” и “Казань”, пароходы Баукина совершали рейсы между Самарою и Казанью, бросая якорь у всякой, даже самой крохотной, пристани. Пестрые толпы крестьян везли на них для продажи в городах яблоки, ягоды, грибы и овощи с огородов. Пароходовладельцем Баукин в губернии слыл за “красного”, его матросы первыми в 1907 г. попытались создать профсоюз, не разрешенный под пустячным предлогом подозрительными властями. Корабли больших пассажирских компаний разнились окраской, гудками, капитанами, постоянной клиентурой. Пароходы общества “Кавказ- и Меркурий” поражали белоснежной окраской, белоснежными кителями и военной выправкой капитанов, обилием “красноподкладочных”, в генеральских чинах и породистых бакенбардах пассажиров, резкими, оглушительными свистками. Непревзойденные по скорости и удаленности капитанов суда – “Фельдмаршал Суворов” и “Император Александр II” – принадлежали этой компании.

Пароходы общества “Самолет” звались именами русских писателей и композиторов, кра-



сились в приятный розовый колер, гудели долго и басовито. Обширных статей капитаны всегда могли угостить свежей байкой, а плавали “самолетами” люди свободных профессий – артисты, художники, адвокаты.

Капитаны-немцы с бело-черных пароходов “Общества По Волге 1843 года” больше прочих любили русскую водку. Корабли с именами коронованных особ визгливо свистели и заполнялись самой разночинной публикой.

Брусничного цвета пароходы “Руси” назывались в основном по именам американских рек – “Ориноко”, “Ниагара” – и возили степенное купечество и духовных особ, гудели баритоном и правились “протяжками” – капитанами, предпочитаемыми кителям партикулярные пиджаки.

Каждая компания, в том же Симбирске, имела свою особую пристань – и Боже упаси за ночным временем или разыгравшейся непогодой причалить к пристани конкурента. Борьба за кошельки велась самая бескомпромиссная. Севшего на мель обходили с нескрываемым злорадством. Но пассажир или купец от этого только выигрывал – скидки, льготы не оставались одним только звуком.

Еще в 1843 году “Общество По Волге” стало обустроить пристань и затон в селе Криуши. Здесь строили баржи и ремонтировали прибывшие на зимнюю стоянку суда. Больше сотни криушинских мужиков каждый год с началом навигации уходили на заработки – матросами, кочегарами, механиками на пароходы. Матросы

из Криуш, их еще звали “арбуга”, славились как хорошие работники.

Тяжек был хлеб волжских моряков. Внезапные осенние бури топили и метали на берег тяжело груженные баржи. Река изобиловала песчаными мелями-перекатами. Песок наносило стремительно. Волга постоянно меняла русло. Чтобы не засесть на мель, приходилось держать ухо востро.

Печально известный перекат находился прямо против села Ундоры. Здешнее имение, славное прошлыми владельцами, дворянами Ивашевыми и Языковыми, прикупил в конце XIX столетия самарский толстосум Шихобалов. За навигацию с ундоровской пристани вывозилось по 350 тысяч пудов зерна, а в редкие урожайные годы цифра эта доходила до миллиона пудов.

Самый мощный на Волге пароходный буксир “Редедя”, принадлежавший самарским фабрикантам Башкировым, мог тянуть вниз по реке баржи с грузом в 400 000 пудов. Владелец верфей в Нижнем Новгороде Гордей Чернов выстроил самоходную нефтеналивную

баржу на миллион пудов и даже ходил на ней до Баку за нефтью. В общем волжском грузообороте Симбирской губернии принадлежало весьма скромное место, но, тем не менее, фамилии симбирских купцов – Красниковых, Пастуховых, Сачковых – были на волжских берегах небезызвестны.

По-своему воздавали купцы почет своей кормилице и поилице матушке-Волге. Палубы пароходов не раз делались местом шумных кутежей, знаменовавших свершение каждой удачной сделки. Соря сотенными бумажками, купец будто показывал: главное для него не деньги, он потрудился “за совесть”. Нижегородский миллионщик Бугров, вероятно, самый богатый человек на всей Волге, истовый старообрядец, питался одними щами и кашами. Того же требовал на стол и в самом шикарном заведении. А платил за копеечную кашу по три “катеньки” – 300 рублей! Умели купцы держать марку.

Иван Сивопляс

Акварель Н. Поливанова

