

Парусный Байкальский флот два века не уступал место парходам

362 года тому назад в верховьях реки Лены появился отряд казаков с промышленными и гулящими людьми под предводительством пятидесятника Курбата Иванова. Шли не торопясь, вглядываясь в незнакомую землю, держа наготове кремневые ружья.

По рассказам местных жителей, где-то совсем рядом должно было быть большое озеро. В 1643 году русские впервые вышли на берег Байкала. В то время по крутым волнам сибирского моря порхали легкие лодки бурят, сшитые из нерпичьей кожи. Недоверчиво отнеслись землепроходцы к бурятским суденышкам. Свои надежнее и вместительнее, да и мастерить их для казаков дело привычное.

Первый парус

И вот выбрана на берегу ровная площадка с пологим спуском к воде. Гулким уханьем казачьих топоров наполнилась тайга. Лучших из умельцев Курбат поставил на стапеля. Дюжих казаков отправил вырубать штевни и коры из еловых корней. Ослабленные нелегким путем люди готовили деревянные гвозди-нагеля, резали прутья тальника для шитья бортовых досок, собирали смолу. Несколько человек были заняты дозором: не дай Бог нападут не вовремя племена воинственных бурят.

Наконец работа закончена. От западного берега Байкала в районе Малого моря отчалили несколько шитиков (лодки больших размеров) и один коч (одномачтовое поморское судно с парусом). На еловой мачте взвился желтый парус, состеганный из кож изюбрей, добытых в пешем походе. Это был первый парус на Байкале. С этого началась для Байкала новая эпоха — эпоха летучих парусников.

Первый бот и маяк

Первый военный бот с парусом в 1738 году на Байкале спустил мастер-корабельщик Козлов. Козлов оставался в распоряжении иркутского начальства до 1760 года и построил еще два бота.

Первый бот был построен по всем правилам мореходного кораблестроения и имел несколько парусов, позволявших лавировать под углом к ветру. Парусное вооружение казачьих шитиков состояло только из одного прямого паруса брифока, поэтому управлять ботами казаки не умели. На помощь им в 1742 году предписанием свыше был командирован боцман Трубицин с двумя матросами из экипажа талантливого русского мореплавателя Алексея Чирикова. Боцман Трубицин командовал первым ботом и управлял Байкальской флотилией до 1750 года.

Далее события, связанные с казенным судоходством на Байкале, развивались довольно сложно. В 1754 году последовал указ Сената о назначении в Иркутск особой адмиралтейской команды. Управление морской частью и навигационной школы было поручено штурману Михаилу Татаринову. Он осмотрел единственный бот на Байкале и, найдя его в плохом состоянии, донес об этом иркутскому губернатору Федору Саймонову. Саймонов по этому вопросу списался с тобольским губернатором, а тот — с Сибирским приказом. После этого Сибирский приказ предписал Иркутской канцелярии для плавания через Байкал сыскать два прочных судна.

Чтобы обезопасить плавание у берегов Посольского монастыря, был построен маяк у входа в залив Прорва. Это был бревенчатый конус высотой 9 метров с мостом наверху, где на земляной насыпи ночью жгли дрова. Огонь маяка виднелся на 15 верст и поддерживался двумя казаками. Однако к строительству судов еще не приступали. Об этом периоде директор Кяхтинской таможни Пятов писал: "На Байкале никаких судов не было, кроме единственного малого бота, для чего купцы принуждены были переправлять свои товары на дощаниках, которые плавали по рекам, и то, ежели оные найдут, и от случившихся штормов теряли многие свои товары и принуждены были ждать долгое время".

Иркутское адмиралтейство

Только в 1763 году в Иркутске подмастерье Попов и мастер Лапин заложили два бота длиной 50 футов (фут равен 30,48 см). Один из них назвали "Кузьма-святогородец", другой — "Борис и Глеб". Из Иркутска боты были приведены лошадьми на бичеве к Никольской пристани, находившейся на Ангаре в одной версте от ее истока. Здесь обычно зимовал парусный Байкальский флот. Судя по рисунку на карте Байкала выпуска 1806 года, эта пристань представляла собой неглубокий залив, защищенный от северо-западных ветров невысоким мысом и мощной крутолобой горой. Никаких специальных сооружений на рисунке не показано.

В 1765 году штурман Татаринов с помощью ссыльных подготовил место для адмиралтейства, построил эллинги для судов и казармы для рабочих. Все строения находились в устье реки Ушаковки у Знаменского монастыря.

Лес для судов заготавливали в 13—20 верстах от города вниз по Ангаре и вверх по впадающей в нее Ушаковке. На лесозаготовках обычно работали вольнонаемные или казаки. К месту строительства лес вывозился несколькими десятками подвод из ближайшей деревни Куды и Иркутского конного полка.

Постройка первых двух судов стала казне по 1200 рублей каждый, содержание адмиралтейств обходилось в 2100 рублей в год, ремонт ботов — в 200 рублей. Железо тогда стоило очень дорого, 1 рубль 90 копеек за пуд, и было привозным. Из-за дороговизны металла отслужившие суда обычно сжигали на железо. Когда осенью 1772 года бот "Св. Кузьма" был выброшен на восточный берег Байкала у Посольского монастыря и поврежден, с него собрали железа на 370 рублей 58 копеек. Говоря о судовом железе, нельзя не сказать и о том, что Байкал у Посольского берега частенько давал возможность собирать его в достаточном количестве с разбитых кораблей.

Так, в 1879 году бот "Адриан и Наталья" сорвало с якорей, выбросило на Посольскую каргу и закидало льдом. Там же выбросило на берег боты "Николай" и "Ермак". В том же районе затонул транспорт "Иркутск", построенный в 1833 году.

Трудности судождения

Главной причиной гибели многих судов было то, что Адмиралтейств-коллегия не учитывала особенностей озера, его ветров и волн, давала предписания строить обычные морские боты. А между тем сибирское море, зажатое в центре материка горными цепями со снежными вершинами, лежащее между тайгой и монгольскими степями, рождало совсем не морские ровные ветры, катящие пологие длинные валы, а ветры резкие, порывистые, самого неожиданного направления, с крутыми и короткими волнами.

Нужны были суда с надежным простым парусным вооружением, которое позволяло бы быстро менять галс (курс судна относительно ветра), смотря по обстановке уменьшать площадь парусов или моментально убирать их совсем. Судно должно было иметь корпус небольших размеров, достаточно высокий и острый нос, а также киль под днищем, который препятствовал бы боковому дрейфу, уменьшал бортовую качку. Большинство же судов Байкала были плоскодонными, без киля.

Поэтому в 70-х годах XVIII века талантливый и деятельный штурман Татаринов, изучив озеро, представил в Санкт-Петербург чертежи двух судов специально для Байкала. Но они были признаны негодными. Вместо них Адмиралтейств-коллегия прислала два своих чертежа галиотов (парусных судов с двумя мачтами и водоизмещением 200—300 тонн) и одного палубного бота. Татаринов справедливо отмечал, что для Байкала такие суда слишком велики, так как предназначались для больших грузов и требовали многочисленной опытной команды. Здесь же была необходимость только в перевозке почты, курьеров, ссыльных и небольших партий казенного груза. Он предложил генерал-губернатору строить суда по его чертежам. Дело передали в Сенат, но ответа не последовало.

Известно, например, что частные дощаники с одним парусом переходили Байкал за 10—15 часов, а тяжелые боты с их сложной парусной оснасткой, надеясь на лавировку, выходили в море при любой погоде, но, бывало, по трое суток держали пассажиров в рейсе. Кроме того, не хватало штурманов, матросов, корабельных мастеров.

Императорский парусник

Всего со времени организации регулярного судоходства на Байкале до 1839 года было построено в Иркутске 23 больших парусных судна. Из них один швербот, 3 большие почтовые лодки, 1 дощаник, 1 шхойт, 1 пакетбот, 1 галиот, 4 транспорта и 11 ботов. Остались недостроенными два швербота. Судно "Посольск" было построено у Лиственничного зимовья. Самым маленьким детищем Иркутского адмиралтейства был открытый ботик "Бурят", а самым большим — построенный в 1826 году транспорт "Ермак". Его длина составляла более

30 метров.

Управлявший адмиралтейством лейтенант Бабаев считал, что самый надежный корабль для Байкала — пакетбот. Такое судно было построено после окончания войны с Наполеоном и названо в честь победителя "Александр". Он был заложен в день коронации государя около каменных триумфальных ворот в Иркутске и 9 мая 1814 года с церемонией и пушечной пальбой спущен на воду только что освободившейся от льда Ангары. Это был самый красивый парусник на Байкале, он имел щегольскую отделку (одно оснащение стоило 6801 рубль) и удивлял иркутян совершенно новой конструкцией.

Неизвестно, много ли пришлось бороздить леденящие волны Байкала этому "щеголю", но просуществовал он долго — 13 лет, в то время как большинство судов ходили в среднем по 10. Самым же счастливым судном был бот "Адриан и Наталья". Он ходил больше всех — 14 лет. Не зря после крушения его переименовали в "Эверс", что значит "вечный".

Уничтожение флотилии

Последним казенным парусником на Байкале был транспорт "Иртыш", построенный в 1837 году. Наступало время уступить место пароходам. Эту мысль впервые высказал еще в 1823 году инженер-полковник Розен. К тому же окрепли частные предприниматели, имевшие большие парусные лодки на Байкале, Ангаре, Селенге, способные поддерживать регулярное судоходство на озере.

В 1838 году в Иркутск из Петербурга приехал капитан-лейтенант Васильев, которому было наказано "сообразить на месте, не встретится ли возможность уничтожить на Байкале военные суда". Васильев, подсчитав убытки по постройке и содержанию Байкальской флотилии, подал рапорт в Адмиралтейств-коллегию, откуда пришел указ продать оставшиеся суда частным лицам. Охотников на торги, однако, не нашлось, и в 1839 году казенное судоходство на озере прекратили.

В целом же морские парусники Байкала, ходившие 200 лет по его крутым волнам, сыграли значительную роль в развитии края.

Автор: Валерий Нефедьев © Номер один ИСТОРИЯ , БАЙКАЛ 👁 2925 27.11.2005, 13:49 📌 172
URL: <https://babr24.com/?ADE=26183> Bytes: 9830 / 9788 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/@kras24_link_bot)
эл.почта: kasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/@nsk24_link_bot)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/@tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/@babrobot_bot)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)