

СТОЛИЦА БУРЛАКОВ

В. Храпченков

Рыбинск издавна называли «столицей бурлаков». Бурлацкой тягой доставляли сюда с низовьев Волги хлебные грузы. Об этом напоминает единственный в своем роде памятник бурлакам. Это о них говорят стихи повидавшего такие картины Н. А. Некрасова:

Почти пригнувшись головой
К ногам, обвитым бечевой,
Обутым в лапти, вдоль реки
Ползли гурьбою бурлаки.
И был невыносимо дик
И страшно ясен в тишине
Их мерный похоронный крик...

Первыми широко распространенными судами для торговых грузов (прежде всего для хлеба) были так называемые расшивы. Они лучше

всего подходили для плавания по изобиловавшей мелями и перекатами Волге, сочетая легкость хода с маневренностью. Длина судна была 30–50 метров, грузоподъемность составляла 15–25 тысяч пудов. Расшивы предназначались для плавания преимущественно против течения. При попутном ветре под парусами, а без него — бурлацкой тягой.

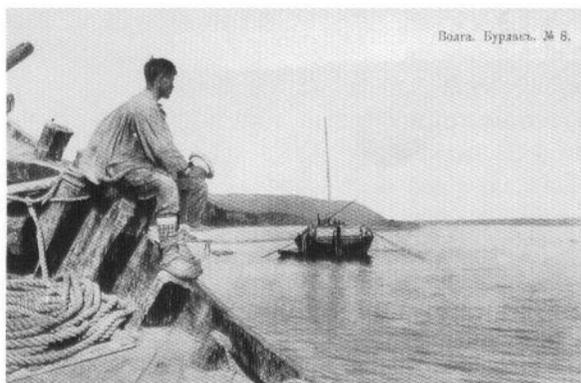
Для подъема паруса ставилась мачта высотой 25–30 метров. При хорошем попутном ветре расшива могла пройти против течения до 200 верст за сутки. Но если ветер стихал, на берег сходили бурлаки, которых на таком судне бывало от 80 до 150-ти. Судно чаще всего тянули двумя бечевами, поданными на берег. Первым в бечеву «вчаливался» самый здоровый, он же самый опытный бурлак — «шишка». За ним в ногу шли остальные, темп задавался монотонной, невеселой песней. В дорогу ватага отправлялась с восходом, останавливалась на ночлег в темноте.

Бурлачество было явлением массовым на российских реках — только в Поволжье до 600 тысяч человек. Приходили заниматься люди из разных губерний, причем уроженцы каждой имели свои прозвища. Нижегородцы — «водохлебы», рязанцы — «макары», костромичи — «тамойки», самарцы — «горчичники», муромцы — «святогоны». Было свое прозвище и у ярославцев — «чистоплюи».

Бурлачество широко использовалось вплоть до середины XIX века. Но уже в 1815 году появились конно-машинные суда — коноводки, применявшиеся широко даже после начала строительства пароходов. Вперед по ходу судна завозили специальные якоря с канатами, которые наматывали на установленный на палубе вал ходившие по палубе лошади. Двигались коноводки медленно, весной при быстром течении делали 15–20 верст в сутки, зато со своим караваном барж поднимали сразу 300–400 тысяч пудов.



Рыбинск. Памятник бурлаку



Волга. Бурлак. № 8.

Волга. Бурлак

Позднее появились быстро совершенствовавшиеся пароходы, буксиры. Казалось, с бурлачеством было покончено навсегда, тем более с приходом века пара и электричества (а первые пароходы на Волге появились во втором десятилетии XIX века). Оказывается, нет. Вот что писала в июне 1902 года газета «Северный край»: «В эти дни нам приходилось наблюдать усиление бурлацкой тяги на Волге от Ярославля до Рыбинска и до ближайших к последнему пристаней. Изможденные, босые или в лаптях, с обнаженными головами, с широкими лямками на впалой груди, они несомнутыми ногами, полунаклонившись, карабкаются по извилистому, крутому берегу. Точь-в-точь как на известной картине Репина. Оказывается, этот



Плоты на Волге. № 25.

Плоты на Волге

почти выродившийся тип волжских работников, вытесненных паровой машиной, еще сохраняется в наших местах. Конкуренция с паром не по силам бедным труженикам. Поэтому их каторжный труд оплачивается страшно дешево. Доставить пустую баржу, протянуть ее по Волге 40–50 верст стоит всего каких-нибудь 5–6 рублей, и эта ничтожная цифра делится между 3–4 членами подрядившейся бурлацкой артели. Хорошо, если на счастье бурлаков явится попутный ветер и приходится тянуть баржу с парусом, тогда труд значительно облегчается. Но в бурную непогоду, без попутного ветра тянуть громадную баржу против течения не так-то легко. Только горькая нужда гонит наш рабочий люд в бурлаки».



Типы волжских «босяков»



Бурлаки на Волге