

Гидрометеорология и экология. 2022. № 67. С. 283—304.
Hydrometeorology and Ecology. 2022; (67): 283—304.

ОБЗОРЫ

Научная статья
УДК 626.1(282.247.418)
doi: 10.33933/2713-3001-2022-67-283-304

Трудные перекаты Волго-Каспия. Историческая ретроспектива. Часть I (IX—XIX вв.)

Петр Иванович Бухарицин^{1, 2}, Сергей Анатольевич Котеньков¹

¹ Институт океанологии им П.П. Ширшова РАН, Астрахань, Россия, astrgo@mail.ru; piter@bukharitsin.com

² Институт водных проблем РАН

Аннотация. Проход из Волги по дельтовым протокам в Каспийское море, именуемый ныне «Волго-Каспийский морской судоходный канал», имеет тысячелетнюю историю. После освоения человеком дельтовых просторов судоходные маршруты периодически менялись, главным образом под влиянием колебаний уровня моря. Обширные мели устьевого взморья представляли серьезные проблемы для мореплавателей. Судоходный канал, образуемый рукавом Бахтемир, начал функционировать лишь в начале XIX в. До этого времени мореплаватели, проводя свои суда через обширные мели устьевого взморья к морю, использовали иные водные пути: по Бузану, Старой Волге, Болде. Восточные, европейские и российские источники сохранили сведения об изменениях маршрутов следования судов и о проблемах, с которыми сталкивались мореплаватели, перестраивавшим конструкцию судов для удобного прохода по дельтовым протокам.

Ключевые слова: дельта Волги, устьевое взморье, Каспийское море, мели, судоходство, Болда.

Благодарность. Работа выполнена в рамках государственного задания ИОРАН (тема № FMWE-2021-0004).

Для цитирования: Бухарицин П.И., Котеньков С.А. Трудные перекаты Волго-Каспия. Историческая ретроспектива. Часть I (IX—XIX вв.) // Гидрометеорология и экология. 2022. № 67. С. 283—304. doi: 10.33933/2713-3001-2022-67-283-304.

REVIEWS

Original article

Hard rifts of the Volga-Caspian: a historical retrospective. Part I (IX—XIX centuries)

Petr I. Bukharitsin^{1, 2}, Sergey A. Koten'kov¹

¹ Shirshov Institute of Oceanology of RAS, Astrakhan, Russia, astrgo@mail.ru; piter@bukharitsin.com

² Water Problems Institute of RAS

Summary. The Volga-Caspian Sea Shipping Canal, or the Main Bank, that passes along the Bakhtemir River has been in operation for only two hundred years. However, navigation in the Volga-Caspian region

started a thousand years ago and other watercourses of the Volga delta were used for the sea passage. Arab navigators were the first to develop the route that connected the Arab world with Russia and the countries of Europe. Since that time, the Volga Trade Route or the “route from the Varangians to the Persians” has become an important transit route from Scandinavia to the East, which made the prototype of the international North–South transport corridor. This trade route contributed to the human development of the delta spaces, the emergence of the earliest settlements and, further, the capitals of medieval states — the Khazar Khaganate, the Golden Horde, and the Astrakhan Khanate. The Caspian Sea was considered difficult for navigation, primarily due to the numerous shallows in the estuarine coastal area, which hampered the passage of vessels from the sea to the Volga. The objective of the study was to identify water routes for various historical periods. It has been found that before Russia gained access to the Caspian Sea shores, local shipbuilding remained low over a long period and the Caspian vessels were poorly adapted for river-marine navigation. In the course of studying and analyzing the literature sources, we succeeded in identifying which Volga watercourses were taken by trade caravans and how shipbuilding was developed in the Caspian region.

Keywords: delta of the Volga, estuarine coast, Caspian Sea, shallows, shipping, Bolda.

Acknowledgment. This research was conducted in the framework of State assignment of IORAS (Subject No. FMWE-2021-0004).

For citation: Bukharitsin P.I., Koten'kov S.A. Hard rifts of the Volga-Caspian: a historical retrospective. Part I (IX—XIX centuries). *Gidrometeorologiya i Ekologiya = Journal of Hydrometeorology and Ecology*. 2022; (67): 283—304. [In Russian]. doi: 10.33933/2713-3001-2022-67-283-304.

Введение

Волго-Каспийский морской судоходный канал является одним из старейших в мировой судоходной практике. С началом мореплавания на Каспии и по настоящее время прохождение судов по Волго-Каспийскому пути выливалось в экономические потери для судовладельцев в связи с падениями уровня Каспийского моря, его обмелением и заносимостью канала.

Устьевая область Волги — одна из крупнейших в мире, она занимает в современных условиях примерно 49 000 км² и состоит из дельты (11 000 км²) и устьевого взморья (около 38 000 км²). Наиболее крупные протоки дельты — Бузан, Болда, Камызяк, Старая Волга и Бахтемир. Ни один из названных протоков волжской дельты не доходит до моря, не разделяясь на несколько новых, не слившись с каким-нибудь другим и не приняв нового названия. В состав устьевого взморья Волги входит обширная отмелая зона площадью около 10 000 км², примыкающая к морскому краю дельты. Протяженность этой зоны от морского края дельты до свала глубин отмелой зоны составляет 35—50 км [1]. Указанная зона мелей, ежегодно намываемая сильным речным течением, образует бар. В этой мелководной зоне насчитываются сотни рукавов и проток, густо заросших тростником. Не имея надежного фарватера, входящие с моря в волжское устье суда, даже с мелкой осадкой, могли «сесть» на мель или заблудиться среди тростниковых крепей и многочисленных дельтовых протоков. Данные проблемы для судоходства существовали еще в древности. Следует отметить, что Волго-Каспийский судоходный канал, образуемый р. Бахтемир, начал функционировать лишь в начале XIX в. До этого времени мореплаватели, приспособивая конструкции своих судов для прохода к морю через устьевое взморье, использовали иные водные пути: по Бузану, Старой Волге, Болде.

Цель статьи — на основе совместного анализа восточных, западноевропейских и российских исторических документов, картографических материалов,

археологических артефактов установить судоходные маршруты IX — начала XIX вв. по протокам волжской дельты к Каспийскому морю, уточнить их протяженность, рассмотреть конструкции морских судов, преодолевавших мели устьевого взморья.

Исходные материалы и методика исследований

Для определения судоходных маршрутов по указанным протокам были использованы: персидские, арабские источники IX—XIV вв.: записи российских, европейских дипломатов, негоциантов, путешественников XV—XIX вв.; артефакты, обнаруженные и введенные в научный оборот авторами; отчеты археологических исследований, в которых авторы принимали непосредственное участие; картографические материалы XIX в. [2, 3], в которых представлены несохранившиеся топонимы дельтовых протоков.

Начало плаваний по Волго-Каспийскому пути, связывавшего Азию и северо-восточную Европу, относится к VIII в., когда хазары под натиском арабов вынуждены были перенести резиденцию кагана из Дагестана на Волгу в город Итиль. Время переноса столицы Хазарского каганата на берега Волги можно считать началом возникновения поселений в Астраханском крае. Сгруппированные на берегах Волги и ее протоках, они основывались, как торговые фактории для обслуживания Волго-Каспийского пути. Арабские мореплаватели первыми освоили этот торговый путь, проходивший через хазарскую столицу. В арабских и персидских географических сочинениях IX—XII вв. имеются сведения о систематических корабельных караванных связях по Волге и Каспию и о главных торговых центрах в низовьях Волги этого времени — городах Хамлидже (Итиле) и Саксине [4, 5].

Описание волжской дельты мы находим еще на страницах «Повести временных лет», где сообщается: «...ис того же леса (Оковского) потече Волга и вътечеть семьдесят жерел в море Хвалисьское (Каспийское)¹» [6]. У Ал-Идриси (XII в.) записано, что «река Атил (Волга) ... разветвляется более чем на семьдесят рек, но главное русло реки впадает в море ал-Хазар» (Каспийское) [7].

Известно, что торговцы совершали плавания по Волге и Каспию не на отдельных судах, а целыми караванами, насчитывающими десятки судов [4]. По новому торговому пути арабы в течение нескольких столетий доставляли на Русь и в страны северной Европы восточные товары, а главное, первую разменную монету — арабские дирхемы. С территории Руси на юг по Волге отправлялись торговые караваны на лодьях. По сообщениям географа Ибн-Хордадбега (середина IX в.), «Они (купцы) — племя из славян, привозят меха выдры, меха черных лисиц и мечи... часто везут свои товары до Багдада» [8]. И арабские суда (сафина, заурак, макраб), [4] и славянские лодьи представляли собой плоскодонные одномачтовые парусно-весельные суда типа «река-море» с осадкой не более 2—3 футов (0,6—0,9 м), которым были не страшны мели устьевого взморья.

¹ Здесь и далее использовано авторское оформление.

Возникает вопрос, по какой из протоков, после прохождения устьевого взморья продвигались караваны судов, чтобы попасть в Волгу. Вопрос о местоположении г. Итиль пока остается открытым, но, по нашему мнению, этот город должен был находиться, именно, в дельте Волги. Это подтверждает Ибн Хордадбех (IX в.), который, сообщая о плаваниях от Горгана до столицы хазар, указал, что «*город Итиль находится на «входе» в Хазарское море*» [4] (**Каспийское**). Вероятно, под «входом» в море подразумевалась дельта Волги.

Первое из обнаруженных в дельте крупное хазарское поселение — Семибугоринский археологический комплекс, расположен у села Семибугры Камызякского района Астраханской области [9]. Данный объект упомянут еще Л.Н. Гумилёвым в 1960-х гг., где им была обнаружена хазарская керамика [10]. Комплекс занимает правый и левый берега р. Болда и по обилию артефактов, аналогичных Салтовомаяцкой культуре (государственной культуре Хазарского Каганата), может претендовать на местоположение г. Итиль. Маршрут судов мог слагаться следующим образом: миновав устьевое взморье, корабли проходили по протоке Болда, мимо Семибугров и поднимались вверх по течению, входили в протоку Прямая Болда и, следуя по ней в западном направлении, корабли выходили к Волге (рис. 1). Наверняка и на островах каспийского мелководья хазары устраивали заставы, где имелись лоцманы способные встретить и проводить торговцев через густые тростниковые крепи до столичного центра. Как известно, хазарский правитель не имел собственных судов, но имел большие доходы, взимая десятину с проходящих торговых судов. Волжская Хазария представляла собой огромную таможенную заставу, запиравшую путь по Волге [11]. Уже в хазарское время были освоены западное направление Каспийского морского пути — к областям Арабского Халифата и восточное для торговли со странами Центральной и Средней Азии.

Существует мнение, что причиной гибели Хазарии стали походы князя Святослава, разрушившего хазарские города на Дону и на Кавказе. Но с волжской Хазарией дело обстояло иначе. Она погибла не в результате нашествия славянских дружин, а в результате природного катаклизма. Ко времени освоения хазарами дельты (середина VIII — начало X вв.), уровень Каспия был достаточно низок: от $-29,4$ до $-32,0$ м абс. Но в результате трансгрессии Каспийского моря во 2-й половине X в. отметки уровня моря поднялись от $-26,5$ до $-24,5$ м абс. [12]. Изменение экологических условий в дельте Волги ухудшило хозяйственное положение волжской Хазарии и привело к затоплению хазарских поселений и столицы — г. Итиль. Население вынуждено было либо ютиться на бэровских буграх, являвшихся островами, либо покинуть обжитые места и переселиться вверх по течению реки [10]. Данную версию подтверждают аллювиальные слои, перекрывающие культурные слои конца IX — начала X вв. на территории «Семибугоринского археологического комплекса», свидетельствующие о затоплении данных участков в связи с подъемом уровня Каспийского моря в середине X в. [9]. Смещение морского края дельты привело к занесению русла реки Болда, и, как следствие, обмелению ее фарватера. Этой ситуацией воспользовались главные враги хазар — печенег и славяне, которые нанесли ослабленной Хазарии последний удар [10]. Хазарский каганат как государство навсегда исчезает с исторической карты мира.

Но в начале XI в. гидрологическая ситуация в дельте вновь меняется: происходит спад уровня моря до отметок $-29,0$ м абс. [12]. У арабского географа Ибн-Хаукаля (X в.) сохранились свидетельства, что хазары после разгрома Хазарии Святославом вернулись в дельту Волги [5]. Новый город был построен северо-западнее, на правом берегу р. Старая Волга. На данном участке, менее подвергнутом подтоплению в X в. расположено Самосдельское городище (с. Самосделка Камызякского района). В этом месте от Старой Волги отделяется в юго-западном направлении протока Сомовка, по которой через протоки р. Бахтемир можно выйти к морю (рис. 2). Время возникновения крупного городища на этом месте подтверждают обнаруженные артефакты, датируемые периодом не ранее XI в. Территория волжской дельты стала именоваться «область Саксин», а новый город — Саксин. Арабский путешественник Ал-Гаранти, посетивший Саксин в XII в., подтверждает его местоположение в дельте Волги: «Город находится на огромной реке, который называют Саджсин, рядом с этой рекой тысяча рек» [13] (**дельтовые протоки**). Этот автор трижды «переплывал из Саджсина в землю хазар и тюрков в Хорезм» и на судне добирался от Саксина до Булгара (город на Средней Волге), что свидетельствует о восстановлении плаваний по Волго-Каспийскому пути [4]. Вероятно, с этого времени маршрут торговых судов по Волге к каспийскому взморью стал проходить через протоки Сомовка и Старая Волга (рис. 2).

Во время монгольского нашествия в XIII в. город был разрушен, но затем вновь отстроен монголами, получив новое имя — Суммеркент, став уже золотоордынским торговым центром на Волго-Каспийском пути [14] (рис. 2). Но главным дельтовым торговым центром XIII в. являлась столица Золотой орды — Сарай, основанный на месте кочевья Бату, в русской традиции именовавшийся Беркезань. Первоначально столичный центр располагался на месте Красноярского городища у с. Красный Яр в месте слияния двух рек Бузана и Ахтубы [15]. Местоположение Сарая в дельте подтверждают фламандский монах-францисканец Гильом Рубрук (середина XIII в.), что «ниже Сарая, Волга делилась на несколько рукавов» [35], и арабский географ Абу-л-Фида (XIV в.), по свидетельствам которого Сарай находился в двух днях пути от моря Хазарского (Каспийского). Источники содержат сведения о существовании путей в Хорезм из Сарая по Каспийскому морю до Мангышлака [16]. Продвигаясь от Сарая (Красного Яра) вниз по течению по протоке Бузан, суда выходили в Каспийское море.

Но очередные колебания уровня Каспия в XIII — начале XIV вв., приведшие к подъему его уровня до $-24,4$ м абс. [12], сопровождавшиеся частыми затоплениями и грунтовой подмочкой, нарушали нормальную жизнь жителей дельтовых городов. По этой причине г. Суммеркент в XIV в. пришел в запустение [17]. В данный период морской край дельты сместился вплотную к Сараю — Красноярскому городищу, становившемуся при разливах р. Волги островом [16]. В 30-е гг. XIV в. дабы избежать затопления столица Золотой Орды была перенесена севернее — на правый берег р. Ахтубы, в район Селитренного городища у с. Селитренное Харабалинского района [15, 16]. Новый Сарай был отстроен не в низинном месте, как Семибугоринское и Самосдельское поселения, а на бэровских буграх. Старый

Сарай продолжал выполнять функции торговой фактории, через которую проходили торговые суда, следовавшие из Нового Сарая по Ахтубе к морю.

Новым дельтовым центром золотоордынской торговли становится г. Хаджи-Тархан, построенный на правом берегу Волги, на месте городища Шареный Бугор (территория Трусовского района г. Астрахани). Можно предположить, что в эпоху Золотой Орды от Хаджи-Тархана до моря использовался старый «саксинский» маршрут по Старой Волге (рис. 2).

В эпоху Золотой Орды на Каспии наступает эпоха крупнотоннажных судов. Еще Марко Поло указывал на то, что генуэзцы во второй половине XIII в. перевезли на Каспийское море свои суда [18]. Эти суда, типа «река-море», способные преодолеть путь от генуэзских и венецианских факторий на Черном и Азовском морях по Дону и, затем, переправившись через переволоку (в районе г. Волгограда), по Волге выходили в Каспийское море. Традицию строительства крупных судов жители городов западного побережья Каспия переняли у итальянских мореплавателей. Вероятно, к одному из таких судов мог принадлежать каменный якорь, выделанный из песчаника и обнаруженный авторами статьи в 2020 г. на левом берегу р. Кизань в 2 км к югу от с. Затон, Камызякского района Астраханской области. Аналогичные якоря, датируемые XIII—XIV вв., обнаружены на западном берегу Каспия в акватории г. Дербент [19].

После распада Золотой Орды в XV в. г. Хаджи-Тархан становится столицей Астраханского ханства, по-прежнему оставаясь единственным в дельте Волги центром транзитной торговли на Волго-Каспийском пути. Русские летописи сохранили краткие сведения о судах, плававших по Волге и Каспию, называя их на русский манер «ушкули» (ушкуи) [20]. Ушкуи представляли собой одномачтовые парусно-весельные плоскодонные суденышки, которые имели осадку 4—9 футов (1,2—2,7 м) [21], позволявшие совершать в т.ч. и морские плавания. В Хаджи-Тархан продолжали прибывать купцы из Персии, Ширвана, городов Северного Азербайджана. Московия, используя исключительно речные суда, вывозила по Волге из Хаджи-Тархана, главным образом, соль [22].

Первые письменные упоминания о трудностях, которые встречали мореплавателей еще на подступах к Каспию (многочисленные мели и «противные» ветра), мы находим в источниках XV в. Так, суда тверского купца Афанасия Никитина «*большое*» и «*меньшее*» в 1466 г., следуя по Волге, достигли дельты. Затем вошли в Бузан, миновали *Беркезань (Красный Яр)*, но опасаясь засады, устроенной татарами, не пошли дальше по Бузану к морю, а свернули к Волге. Миновав Хаджи-Тархан, спустились вниз по Волге, где сначала сели на мель на «*Бегунском полозе*» (**местоположение неизвестно**), затем «*меньшее судно застряло на езу*» — деревянном заграждении для ловли рыбы [23] (**учуге**). Отметим, что учуги являлись в дельте единственными населенными пунктами — ориентирами для торговых судов, продвигавшихся по протокам дельты. Затем «*в устье Волги стало на мели большее судно*». При этом на них неоднократно нападали татары, разграбив все товары. В итоге, к морю вышло только «*большое судно*», попавшее впоследствии в шторм и разбившееся на дагестанском побережье у г. Тарки. Причем, в это же время, судно московского посла Василия Папина прошло мимо

Беркезани и, спустившись по Бузану к морю, благополучно добралось до Дербента [23].

Венецианский дипломат и путешественник Амброджо Контарини, следуя в 1476 г. из Дербента в Хаджи-Тархан на ширванском торговом судне, из-за сильного течения и ветра 2 недели добирался от устья Волги до Хаджи-Тархана. Итальянец оставил описание *«ширванского судна, имеющего форму рыбы, узкое в корме, а на боках очень выпуклое»*, которое он именовал «баркой» [24]. По нашему мнению, это было плоскодонное, одномачтовое судно с квадратным парусом, имевшее осадку более 5 футов.

Со времени присоединения Астраханского ханства к Московии в XVI в. Русская Астрахань основывается на левом берегу Волги, напротив пришедшего в запустение Хаджи-Тархана. По традиции новый дельтовый город-крепость отстраивался на бэровском бугре. Левый берег для московитов был безопаснее правого — «крымского», куда в 1569 г. прибыло турецкое войско Касым-паши, дабы отвоевать у Московии для своих вассалов — астраханских ханов — их земли. И Волга стала для турок естественной преградой, ставшей одной из причин, сорвавшей их планы штурмовать город.

В это время торговля на Каспии получает новый импульс. К середине XVI в. «сухопутный» шелковый путь из Китая в страны Европы пришел в запустение. Одним из главных производителей и поставщиков шелка-сырца и шелковых тканей в прикаспийском регионе становится Персия. И с выходом Московии на берега Каспия, Волго-Каспийский торговый путь был основной составляющей «Московского шелкового транзита», а Астрахань становилась ключевым портом на Каспии. В XVI—XVII вв. Англия, Голштиния, Голландия, Франция начали «протаптывать дорожки» на этом пути, создавая купцам Московского царства конкуренцию в торговле шелком.

Для получения возможности перевозки большего количества этого ценного товара купцам требовались крупнотоннажные суда. Это было вполне оправдано, учитывая, что, к примеру, англичанам предстоял весьма длительный обратный путь от Астрахани до Архангельска и далее, по «студеным морям» — Белому, Баренцеву, Норвежскому, Северному — до берегов Англии. Не имело смысла рисковать средствами, а, порой, и жизнью ради провоза мелких партий товаров.

Англичанин Томас Рандольф, посетивший Россию в 1568 г., заметил, что *«в Каспийском море удобно плавать на очень больших плоскодонных судах, которые плавают дальше английских»* [25]. Ян Стрейс в 1660-х гг. отмечал, что *«по Каспийскому морю хорошо ездить в плоской ладье, суда, сидящие глубже, не всюду могут пройти»* [26]. Французский дипломат де ла Невилль в 1689 г. писал, что *«московские суда ничто иное, как большие лодки, снабженные двумя рулями и парусом, который в случай непопутного ветра опускается, и судно, таким образом, отдается на волю ветра»* [27].

Наиболее точное описание каспийского торгового судна сохранилось у А. Олеария: *«Персидские и русские суда похожи на купальные ванны; они стоят очень высоко над водой, скрепляются снизу доверху многими балками и поперечными брусьями, выходящими по обе стороны наружу и укрепленными*

с помощью клиньев, у них только один большой парус» [28]. Данное описание судна полностью соответствует единственному сохранившемуся рисунку каспийского судна — бусы в трактате Н. Витсена «Старинное и современное судостроение и судовождение» [29] (рис. 3 а). В источниках упоминаются русские, гиланские, ширванские, «турские» (турецкие) морские корабли — бусы [30]. Нам представляется, что термином «буса» именовались все крупные каспийские суда, с одной, двумя мачтами с осадкой более 5 футов (1,5 м), не позволявшей беспрепятственно миновать мели устьевого взморья. Водоизмещение данных судов составляло, по разным источникам, от 35 до 47 т [26, 31]. Ян Стрейс и Исаак Масса оставили упоминания, что у персидских и ширванских купцов имелись суда типа «река-море», добиравшиеся до Москвы и способные перевозить товары и по Волге и Каспию [26, 32]. Это были небольшие корабли, типа русских одномачтовых

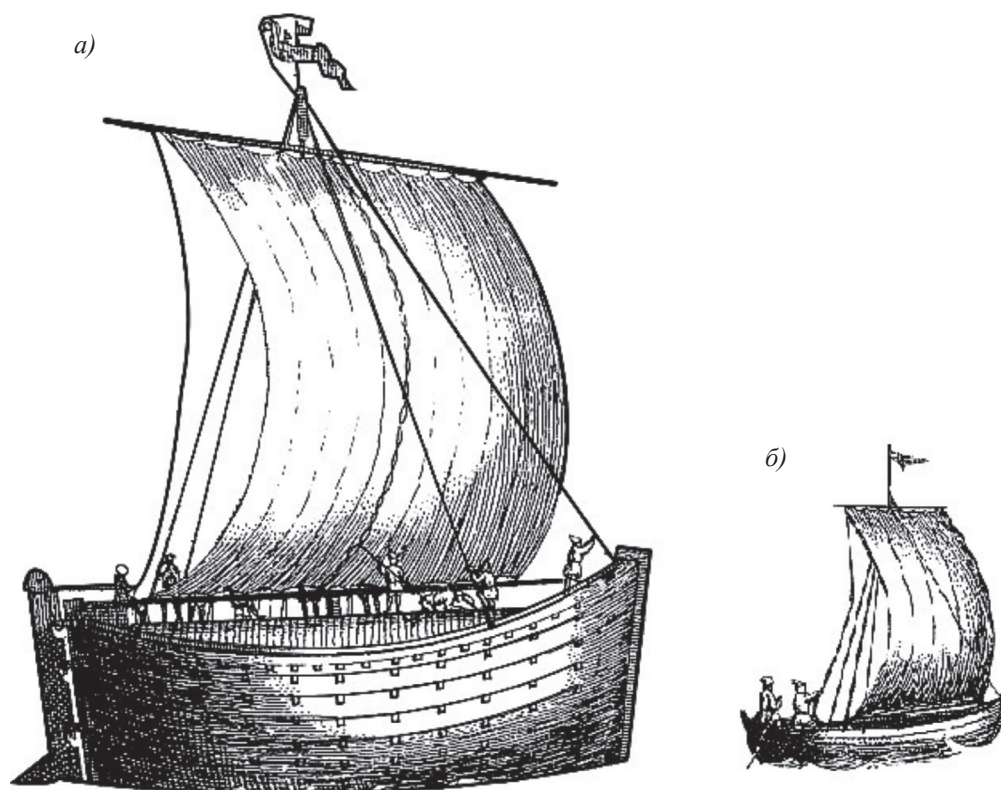


Рис. 3. Изображения каспийских судов
(Н. Витсен «Старинное и современное судостроение и судовождение», XVII в [29]):
а) буса; б) струг.

Fig. 3. Images of the Caspian ships
(N. Witsen “Ancient and modern shipbuilding and navigation”, XVII in [29]):
а) busa, б) strooge.

парусно-весельных судов, именовавшихся на русский лад «струги» [29] (рис. 3 б), с осадкой не более 3—4 футов (от 0,9 до 1,2 м) [33].

В «погоне за шелком» англичане в течение XVI в. совершили по Каспию шесть путешествий в Персию и одно «в Бухару». Энтони Дженкинсон — дипломат и купец, во время путешествия «в Бухару» в 1558 г. прошел по «*восточному рукаву*», преодолев путь в 20 лье (96,5 км) от Астрахани к морю за 5 дней. Вероятно, его маршрут сначала пролегал по р. Кутум, затем по р. Болда, которая и являлась «восточным рукавом», имевшим прямой выход в Каспийское море [31] (рис. 1). Проход к морю по протокам Бирюлю и Камызьяку считался небезопасным по причине их мелкого фарватера. Посольство князя Г.Б. Васильчикова, возвращавшегося в 1589 г. из Персии восточным берегом моря, не смогло из-за мелей пройти по указанным протокам [34]. Впоследствии, Дон Жуан Персидский (Орудж-бек Баята), посол Сефевидов ко двору испанского короля в 1599 г. прошел из Персии восточным берегом Каспия, но, опасаясь сеть на мель на указанных протоках, «*встал на якорь в 30 лье*» (166 км) от Астрахани. Налетевший шквал едва не перевернул их судно, заставив путешественников выбрасывать за борт провиант, ценный груз и сундуки с личными вещами. Позднее им пришлось перегружать грузы на присланные *губернатором* (воеводой) *галеры* (струги) и на них добираться до города [35].

Свое второе путешествие в 1562 г. Дженкинсон совершил в Персию по маршруту, ставшему впоследствии главным для всех торговых судов. Снарядив бусу, в сопровождении охраны 50 вооруженных стрельцов на двух стругах англичане, продвигаясь в юго-восточном направлении, за 1,5 суток преодолели расстояние в 20 миль (37 км), вышли к устью Волги [31]. Под «устьем», расположенным в 37 км от Астрахани, Дженкинсон подразумевал место, где Волга разделяется на протоки Бахтемир и Старая Волга. Продвигаясь от «устья» по Старой Волге и далее по неизвестным протокам, англичане «*подплыли к земле, называемой «Чаллика острова», состоящей из четырех круглых островов» (о. Четыре Бугра)* [31] (рис. 2). Дженкинсон преодолел расстояние 69 миль (124 км) от Астрахани до данного острова за 5 дней.

Стараясь провезти в трюмах больше ценного шелка, европейские купцы часто пренебрегали правилами судоходства, пытаясь проводить через устьевое взморье крупные суда. Англичанин Артур Эдуардс отправился из Астрахани в 1566 г. в Персию на судне, «*построенном по английскому образцу*» вместимостью 30 т. Его путешествие затянулось «*по причине мелей и “противных ветров”*». Вероятно, осадка его судна составляла свыше 5 футов (1,5 м), т. к. впоследствии А. Эдуардс отметил, что для Волго-Каспия «*можно строить суда вместимостью до 60 т, но с осадкой не более 5 футов*» [31]. Томас Бэнистер и Джеффри Джетна, направляясь из Персии в Астрахань в 1572 г. на судне с осадкой более 5 футов, «*вследствие постоянных перемен ветра и опасного мелководья Каспийского моря, носились по морю около 20 дней*». А когда «*стояли на якоре в мелких водах*», их ограбили «*пираты из русских казаков*» [31].

Англичанин Христофор Бэрроу, в мае 1579 г., отплыл из Астрахани на «*крупном корабле*» в сопровождении *паузка* (гребное парусно-весельное судно),

который вел их судно на буксире. Попав на мелководье, где «глубина составляла 3 фута и даже меньше», англичане вынуждены были «облегчать» судно с помощью паузков и вели разгруженный корабль на буксире до о. Четыре бугра, преодолев расстояние в 40 верст за 17 дней! [31]. Отплыв от Четырех Бугров 12 верст, достигли глубины 5,5 футов и перегрузили товары с паузка на корабль. И, наконец, отдалившись от острова еще на 50 верст, «вышли из мелей», достигнув глубины 9 футов [31]. Х. Бэрроу первым упомянул, что за островом находится безопасный для судоходства «9 футовый рейд»! В обратный путь, в Астрахань, длившийся 3 месяца, англичане отправились 5 октября 1580 г. в конце навигации, когда «были упущены ветры южных румбов» на неисправном корабле, который «прогнул, был ветх, давал течь» [31]. Испытав на себе все трудности каспийских штормов, только через 3 недели они добрались до места, где заканчивалась 9 футовая глубина и встали на последнюю стоянку в 50—60 верстах к юго-западу от Четырех бугров [31]. Когда Х. Бэрроу и его спутники, бросив судно, уже по льду добрались до острова, «на них напала многочисленная шайка конных ногайских татар». Им пришлось еще долго плутать по заснеженной дельте, пока, наконец, только 4 декабря уже на санях путешественники и их товары добрались до Астрахани [31]. А их судно, брошенное на мелководье, «было разбито льдом в щепки». Согласно документов Астраханской приказной палаты, начиная с 1-й четверти XVII в. «на Четырех Буграх» существовал стрелецкий пост для охраны и досмотра грузовых кораблей. Минуя остров в направлении моря, суда выходили на 9-футовый, морской рейд — главный фарватер, по которому лоцманы проводили суда через протоки дельты «до пристани реки Аграхани» (Дагестан) [36]. Но в конце навигации перегрузка судов прекращалась по причине начала ледостава, суда и стрелецкий караул возвращались в Астрахань. Еще Степан Разин, после Персидского похода в 1669 г., укрывался на острове и грабил проходящие суда [26].

Московский купец Федот Котов, совершивший в 1623 г. путешествие в Персию, первым оставил точное описание маршрута водного пути от Астрахани к морю. «В тридцати верстах от Астрахани на луговой стороне есть протока. Здесь находятся рыбные загоны Астраханского монастыря, а также храм и двор» [37]. Речь идет о протоке Иванчуг, на берегу которой располагался одноименный учуг. Отметим, что Иванчуг упомянут в описании маршрута как единственный ориентир, располагавшийся, как раз, напротив участка перехода судов из Волги в Старую Волгу. «Отсюда до Бирюля пятнадцать верст. Здесь прежде был каменный город» [37]. Бирюлем ранее именовалась р. Старая Волга, каменный город — городище Самосделка, расположенное в месте, где р. Старая Волга разделяется на протоки *Бирюль* и *Сомовка* (наименования рек сохранилось до наших дней). Проход в море по Бирюлю, из-за мелководности фарватера, как мы указывали выше, был невозможен. «От Бирюля до Рослоба пятнадцать верст. В Рослобе находится государев рыбный загон» [37]. Топоним «Рослоба» обозначает р. Уруслово плёсо, являвшейся продолжением р. Сомовка. На берегу Уруслово плёса располагался «рыбный загон» — учуг Урустоба. В итоге получается, что расстояние от Астрахани до «рыбного загона в Рослобе» — учуга Урустоба — составляет 60 верст. Местоположение данного учуга и расстояние между

ним и городом, указанное Ф. Котовым, полностью совпадает с данными из доклада Рыбной конторы 1741 г. астраханскому губернатору В.Н. Татищеву [38]. Далее купец сообщает, что *«От Рослоба пятнадцать верст до Прорвы, здесь стоит стрелецкий караул. От этого караула тридцать верст до Четырех бугров»* [37]. Стрелецкий караул-карантин в местности «Прорва» на пути следования судов располагался на о. Бирючья коса (современное село Бирючья Коса). Если учесть, что о. Четыре бугра располагался в окрестностях современного села Вышка Лиманского района Астраханской области, то расстояние от него до с. Бирючья коса, как раз, и составляет 30 верст. Итак, маршрут Ф. Котова от Астрахани к о. Четыре Бугра протяженностью 105 верст (111 км) пролегал по Волге, затем по Старой Волге, далее протоками Сомовка и Уруслово плёсо, минуя учуг Урустоба и стрелецкий пост на о. Бирючья коса, к о. Четыре бугра (рис. 2). Ф. Котов отмечает, что крупнотоннажные суда — *«гилянские бусы не заходят в устье Волги и под Астрахань, а стоят в море. Товары же с бус в Астрахань и из Астрахани на бусы перевозят на судах и повозках»* [39].

Адам Олеарий, секретарь шлезвиг-голландского посольства, отправился в 1637 г. в Персию на построенном в Нижнем Новгороде парусно-весельном судне «Фредерик» водоизмещением 500 т и осадкой 7 футов (2,13 м) [39]. На пути к устьевому взморью судно сопровождала «татарская баржа» (парусно-весельное плоскодонное судно) для разгрузки в зоне мелководья. Покрыв за три дня лишь 30 верст (32 км), они добрались до *«главного места рыбной ловли — учуга Троицкого монастыря» (Иванчуга)*, где *«Волга делится на много потоков»* [28] (рис. 3). Переход *«до места Сухатер — 4 холма суши» (о. Четыре бугра)*, расположенному в 100 верстах от Астрахани занял у них почти 3 недели. Преодолевая мелководья Каспия, *«где тянется исключительно вязкий тинистый грунт, на котором воды повсюду было не более 4 или 5 футов, а при северо-западном ветре она спадала до 3 футов»*, им приходилось *«тащить судно якорями»*, *«нести лошадиную работу, перетягивая корабль то туда, то сюда»* в результате, *«порой в день не могли сделать более одной мили»* (1,8 км). Путешественники вынуждены были *«сидеть на мели в ожидании «хорошего» (юго-восточного) ветра, чтобы, поднявшись с моря, он нагнал воды»* и *«попутного ветра (северо-западного), чтоб отправиться на парусах в путь. Но нагонный ветер, если и поднимал уровень воды, порой, до 5 фут., становился такой силы, что превращался в «противный, затруднявший продвижение судна под парусом»*. За это время им несколько раз встретились торговые караваны *«барж»* (плоскодонных судов, с низкой осадкой), направлявшиеся, как в сторону Персии, так и в сторону Астрахани. К тому же в пути выяснилось, что *«русский лоцман не знает ни пути, ни плавания»*, а имеющиеся у них морские карты оказались *«совершенно неверны и не позволяли определить путь»*. Им удалось уговорить персидского торговца, нагнавшего их на своем судне, быть их проводником на пути в Персию. Наконец, обогнув с востока о. Четыре бугра они достигли 10-футовой глубины [28]. Но, добравшись до дагестанского берега, «Фредерик» попал ночью в шторм в Каспийском море и был выброшен на скалистый берег Дагестана около Низибата, потеряв почти все товары и большую часть экипажа [28].

Отметим, что первый российский фрегат «Орел», построенный в Дединове в 1668 г. для прохода через мелководье устьевого взморья при водоизмещении в 160 т имел осадку по кильватерной линии — 7 футов (2 м) [40]. Нам уже никогда не узнать, сумел ли «Орел» преодолеть мели устьевого взморья, т. к. восстание С. Разина помешало вывести фрегат в Каспийское море. Но его команде, бежавшей из Астрахани накануне его штурма разинцами, довелось пройти путь к морю по дельтовым протокам. Группа беглецов Я. Стрюйса, покинувшая город накануне штурма, прошла на шлюпке по Кутуму в Волгу и вышла к морю по протокам ее правобережья. При этом Стрюйс отметил, что устье Волги *«на 70 миль заросло камышом, столь глубоким, как само море»* [26]. Капитан «Орла» Д. Бутлер первый раз бежал из Астрахани на лодке во время штурма города. Сначала по Волге, затем по Старой Волге добрался до Иванчуга, но был схвачен восставшими стрельцами и доставлен обратно в Астрахань [26]. Второй побег Бутлер совершил на судне дагестанских купцов, добравшись до *«берега Каспийского моря»* за рекордное время — 1,5 суток! Затем, миновав *«Settinago Gora» (о. Четыре бугра)*, где стояли на якоре крупнотоннажные суда, вышли на глубины 11—12 футов [26]. Следует отметить, под термином «берег моря» путешественники XVII в. подразумевали морской край дельты, границы которого полностью зависели от уровня Каспийского моря в определенный период времени.

По сообщениям голландского путешественника Корнелиуса де Бруина, в начале XVIII в. судоходство на Каспии в период навигации было интенсивным [41]. Только за один день голландец отметил *«прибытие из Персии в Астрахань восемь барок (торговых судов), из которых четыре принадлежало русским, а остальные магометанам»*. В 1703 г. де Бруин отправился в Персию на *«маленьком судне, с одним только большим парусом, который удваивают еще при хорошем ветре»*. Тем не менее, судно *«вмещало 250 тюков груза, 2 бронзовые пушки, матросов, стрельцов, путников»*. Их сопровождал местный кормчий — лоцман [41]. Груз до выхода в море разместили на сопровождавшем их грузовом струге, который затем вернулся в Астрахань. За сутки они добрались до *«рыболовли — рыбной заимки» (Иванчуга)*. Река в районе учуга разделяется на несколько рукавов (**Старая Волга, Иванчуг, Гандурино**). Затем, *«проехав от Астрахани от восьмидесяти до девяноста верст, что составило семнадцать часов пути, добрались до сторожки (стрелецкого караула на о. Бирючья Коса), в четырех верстах от моря»*. Здесь местность становилась *«чрезвычайно болотистой»*, *«оказались песчаные мели, обозначенные воткнутыми древесными ветками»*, *«судно сидело на 8 ладоней (0,8 м) в воде»*. Путешественники в течение двух дней постоянно *«наезжали на мели»*, пока, наконец, не добрались до Четырех Бугров, расположенных в 100 верстах от Астрахани, где бросили якорь на *«1,5 саженной глубине»* (3,24 м) [41].

«Московский шелковый транзит», способный превратить Астрахань в самый процветающий порт на юге России, так и не состоялся. К отмеченным Е.В. Гусаровой причинам неудач «московской ветви» шелкового пути (несовершенное судоходство русских, морские разбои, злоупотребления «начальников» на местах [36]) следует добавить еще немаловажную — мелководья предустьевого взморья. Кроме того, периоды безвластия в Астрахани — Смутное время (1598—1613 гг.),

разинский бунт (1669—1671 гг.), астраханское восстание — «свадебный бунт» (1705—1706 гг.) — также негативно сказались на развитии каспийского судоходства. После каждого из указанных событий на восстановление торговли в каспийском регионе уходило десятки лет.

В начале XVIII в. указами Петра I было запрещено строить и использовать на Каспии «староманерные» суда — бусы. Последний раз их задействовали в Персидском походе 1722—1723 гг., где в составе флотилии состояли уже «новоманерные» суда, построенные по голландскому образцу: гекботы, галиоты, гуконы, шуйты, тьяки, яхты, эверсы. Выступив в поход 18 июля 1722 г., флотилия из 274 судов на третий день беспрепятственно добралась до о. Четыре бугра [42]. Но самыми популярными и многочисленными для коммерческих целей являлись тьяки и шкуты — плоскодонные суда с широким корпусом и малой осадкой — до 1 м [43]. По возвращении в Астрахань после взятия Дербента по указу Петра I на о. Четыре бугра была отстроена пристань, амбары с провиантом и пресной водой, жилые постройки и маяк [36]. До начала XIX в. судоходная трасса от Астрахани до взморья проходила р. Волгой, далее Старой Волгой, до р. Сомовки; потом этой рекой, через Уруслово плёсо. На картах появился более подробный маршрут прохода от Уруслова плёса: по протоке Малый Чулпан, затем проход к западу от островов Житный, Зюзина, восточнее островов Бирючья Коса и Ватажный к о. Четыре бугра. Миновав этот остров, суда выходили на 9 футовый рейд [3] (рис. 4). Только с 1818 г. движение кораблей стало осуществляться по правому волжскому рукаву — Бахтемиру.

Выводы

Исследованный комплекс восточных, западноевропейских и российских источников, анализ картографических материалов 2-й половины XIX в., сохранивших топонимы исчезнувших и пересохших дельтовых протоков, изученные материалы археологических исследований, непосредственно, древние артефакты, позволили восстановить картину развития судоходства и освоение дельтового пространства в IX—XIX вв., очертить круг проблем, с которыми сталкивались мореплаватели, преодолевая мели устьевого взморья как на выходе, так и на входе с моря. Удалось проследить судоходные маршруты по протокам волжской дельты, уточнить их протяженность, рассмотреть конструкции морских судов. Было установлено, что в IX—X вв., в начале функционирования Волго-Каспийского пути, когда в дельте Волги появились первые поселения, основной водный маршрут проходил по протоке Болда (рис. 5). После подъема уровня Каспийского моря в X в. судоходные пути в XI—XV вв. сместились к западу и к востоку и стали проходить по протокам Старая Волга и Бузан (рис. 5). После выхода Московии на берега Каспия в XVI в. и до середины XIX в. маршрут продолжал проходить по Старой Волге (рис. 5). При использовании крупнотоннажных судов (бусов) у мореплавателей стали возникать проблемы по преодолению мелей устьевого взморья, порой приводившие к гибели судов и грузов. Поэтому суда для их прохода через мелководную зону сопровождали мелкие парусно-гребные суда (струги



Рис. 4. Фрагмент карты устья реки Волги от г. Астрахани до Каспийского моря. 1854 г. [2]. Судходный маршрут по протоке Старая Волга, на участке: пр. Уруслово Плесо — о. Четыре Бугра.

Fig. 4. A fragment of a map of the mouth of the Volga River from Astrakhan to the Caspian Sea. 1854 [2]. Navigation route along the Old Volga channel, on the section: Uruslovo Pleso — Island of Four Mounds.

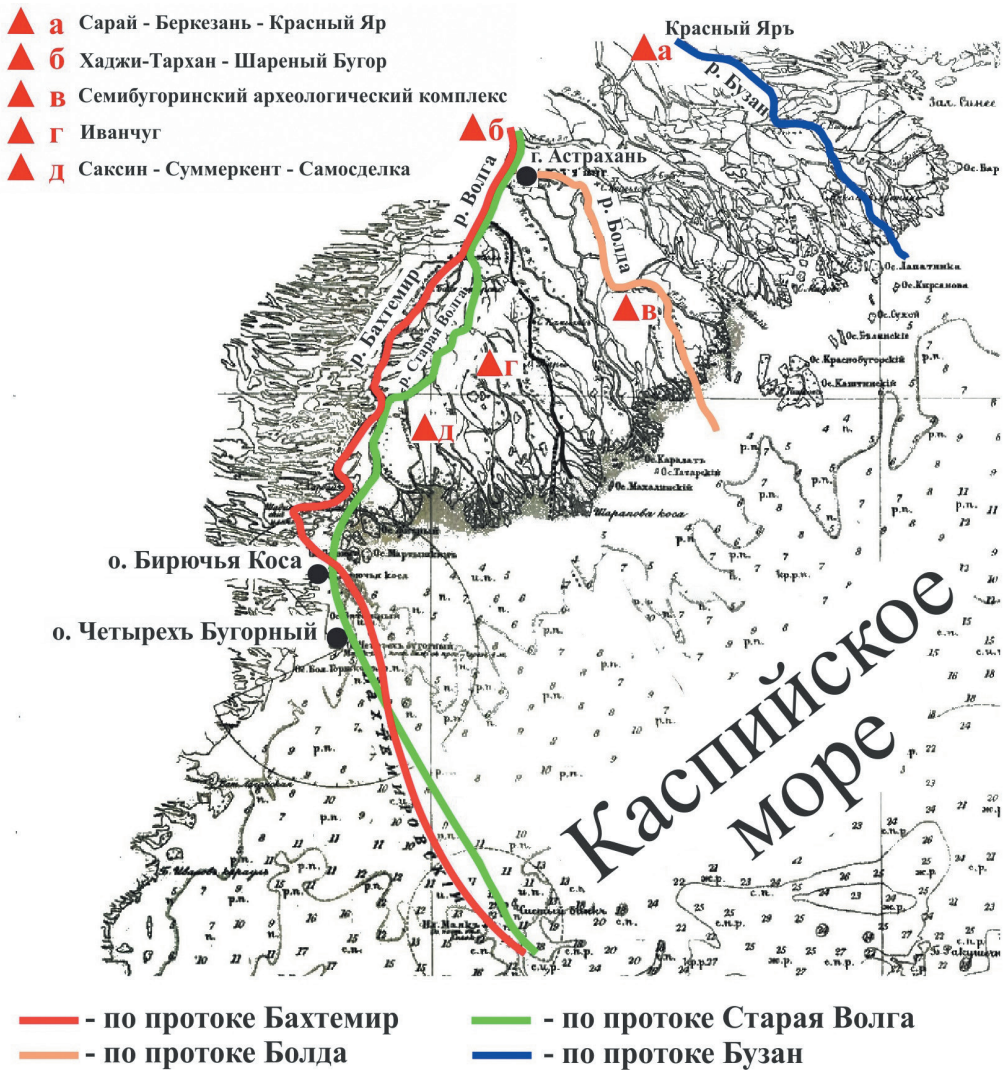


Рис. 5. Карта Каспийского моря по съемке и промеру 1861—1873 гг. с показаниями фарватера. 1873 г. [3]. Судходные маршруты IX—XIX вв. в дельте р. Волга.

Fig. 5. Map of the Caspian Sea according to the survey and sounding of 1861—1873 with fairway indications. 1873 [3]. Shipping routes of the IX—XIX centuries in the delta of the Volga.

и паузки), на которых перевозилась часть грузов. При входе судов в лабиринт дельтовых протоков первым знаковым местом на судходном маршруте по Старой Волге был Иванчуг — учуг Троицкого монастыря (впервые упомянут в Ф. Котывым в 1623 г.) (рис. 5). С середины XVI в. о. Четыре Бугра являлся ориентиром,

миновав который, мореплаватели выходили на 9-футовые глубины (впервые упомянут Э. Дженкинсоном в 1558 г.) (рис. 5). При Петре I начали строить «новома-нерные» суда по голландскому образцу с низкой осадкой, позволявшие беспрепятственно проходить перекаты Волго-Каспия. Река Бахтемир (рис. 5) до начала XIX в. в качестве судоходного маршрута в источниках не упоминается.

Список литературы

1. Загрязняющие вещества в водах Волжско-Каспийского бассейна. Астрахань: Издатель Сорокин Роман Васильевич, 2017. 408 с.
2. Карта устья реки Волги от г. Астрахани до Каспийского моря. 1854 г. РГВИА. Ф. 420. Д. 76. Л. 110.
3. Устья Волги: Сборник материалов. СПб.: Комиссия по устройству коммерческих портов, 1895. 265 с.
4. *Заходер Б.Н.* Каспийский свод сведений о Восточной Европе. Горган и Поволжье в IX—X вв. Т. 1. М.: Наука, 1962. 279 с.
5. *Новосельцев А.П.* Хазарское государство и его роль в истории Восточной Европы и Кавказа. М.: Наука, 1990. 261 с.
6. *Джаксон Т. Н., Калинина Т. М., Коновалова И.Г., Подосинов А.В.* Русская река: Речные пути Восточной Европы в античной и средневековой географии. М.: Языки славянских культур: Знак, 2007. 360 с.
7. *Дубов И.В.* Великий Волжский путь. Л.: Изд-во ЛГУ, 1989. 255 с.
8. *Хвольсон Д.А.* Известия о хозарах, буртасах, болгарях, мадьярах, славянах и руссах Абу-Али Ахмеда бен Омара ибн Даства. СПб.: Тип. Импер. Академии наук, 1869. 200 с.
9. *Соловьев Д.С., Котеньков С.А., Тимофеев А.А., Стукалов Г.В., Коваленко А.В.* Первые результаты исследований на поселении «Семибугры» // Перекрестки истории. Актуальные проблемы исторической науки: Материалы XVII Всероссийской научной конференции (Астрахань, 21 мая 2021 г.). Астрахань: АГУ, 2021. С. 300—306.
10. *Гумилев Л.Н.* Открытие Хазарии. М.: Наука, 1966. 191 с.
11. *Рыбаков Б.А.* К вопросу о роли Хазарского каганата в истории Руси // Советская археология. 1953. Вып. XVIII. С. 130—150.
12. *Варущенко С.И., Варущенко А.Н., Клиге Р.К.* Изменение режима Каспийского моря и бессточных водоемов в палеовремене. М.: Наука, 1987. 239 с.
13. *Большаков О.Г., Монгайт А.Л.* Путешествие Абу Хамида ал-Гарнати в Восточную и Центральную Европу (1131—1153 гг.). М.: Наука, 1971. 134 с.
14. *Котеньков С.А., Котеньков И.С.* К вопросу о возникновении золотоордынских городов в Астраханском крае на территории домонгольских поселений (продолжение темы) // Перекрестки истории. Актуальные проблемы исторической науки: Материалы VIII Международной научной конференции (Астрахань, 28 апреля 2012 г.). Астрахань: Издательство ООО «ЦНТЭП», 2012. С. 62—80.
15. *Пачкалов А.В.* К вопросу об имени золотоордынского города, находившегося на месте Красноярского городища в дельте Волги // Археология Нижнего Поволжья. Проблемы, поиски, открытия: Материалы III Международной археологической конференции (Астрахань, 18—21 октября 2010 г.) Астрахань: Издательский Дом «Астраханский университет», 2010. С. 335—336.
16. *Федоров-Давыдов Г.А.* Золотоордынские города Поволжья. М.: Изд-во МГУ, 1994. 229 с.
17. *Васильев Д.В., Зиливинская Э.Д.* Новые данные к хронологии Самосдельского городища (по археологическим и археологическим материалам раскопа № 2) // Материалы V Международной конференции «Диалог городской и степной культуры на евразийском пространстве», посвященной памяти Г.А. Федорова-Давыдова (г. Астрахань, 2—6 октября 2011 г.). Астрахань: Издательский Дом «Астраханский университет». С. 70—76.
18. «Книга» Марко Поло / Пер. старо-фр. текста И.П. Минаева; ред. и вступ. статья И.П. Магидовича. М.: Географгиз, 1955. 376 с.
19. *Котеньков С.А., Бухарицин П.И., Соловьев Д.С.* Обнаружение каменного якоря в районе Кировского канала волжской дельты // Перекрестки истории. Актуальные проблемы исторической

- науки: Материалы XVII Всероссийской научной конференции (г. Астрахань, 21 мая 2021 г.). Астрахань: Издательский дом «Астраханский университет», 2021. С. 219—224.
20. Полное собрание русских летописей. Т. XIII Летописный сборник, именуемый Патриаршею или Никоновской летописью. СПб.: Типография И.Н. Скороходова, 1906. 240 с.
 21. Морской энциклопедический словарь: [в 3 т.]. Л.: Судостроение, 1991—1994. Т. 2: К—П. 1993. 584 с.
 22. *Зайцев И.В.* Астраханское ханство. М.: Восточная литература, 2004. 301 с.
 23. Хожение за три моря Афанасия Никитина 1466—1472 гг. / Ответственный редактор Я.С. Лурье. Л.: Наука, 1986. 214 с.
 24. Барбаро и Контарини о России. К истории итал.-рус. связей в XV в. Л.: Наука, 1971. 273 с.
 25. *Рандольф Т.* Путешествие Томаса Рандольфа (1568—69) // Чтения в Императорском Обществе Истории и Древностей Российских (ЧОИДР). Кн. 4. Ч. III. М., 1884. С. 234—280.
 26. *Стрейс Ян.* Три путешествия / Пер. Э. Бородиной. М.: ОГИЗ, 1935. 415 с.
 27. Записки де ла Невилля о Московии. 1689 г. // Русская старина. 1891. Т. 72. С. 241—281.
 28. *Олеарий А.* Описание путешествия в Московию / Пер. с нем. А.М. Ловягина. Смоленск: Русич, 2003. 480 с.
 29. *Witsen Nic.* Architectura Navalis et Regimen Nauticum ofte Aaloude en Hedendaegsche Scheeps-bouw en Bestier. Amsterdam: terdruk kerye van Pieteren Joan Blaeu, 1690. 347 p.
 30. *Фехнер М.В.* Торговля Русского государства со странами Востока в XVI веке. М.: Госкультпросветиздат, 1956. 122 с.
 31. Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке / Пер. с англ. Ю.В. Готье; отв. ред. Н.Л. Рубинштейн. Л., 1937. 306 с.
 32. *Масса И.* Краткое известие о Московии в начале XVII в. М.: ОГИЗ, 1937. 208 с.
 33. *Черников И.И.* Русские речные флотилии за 1000 лет (907—1917). СПб.: Б.С.К., 1999. 122 с.
 34. Памятники дипломатических и торговых сношений Московской Руси с Персией. Т. 1. Царствовании Федора Иоанновича. СПб.: Товарищество паровой скоропечатни Явлонский и Перрот, 1890. 455 с.
 35. Россия и Европа глазами Орудж-бека Баята — Дон Жуана Персидского. СПб.: Издательство СПбГУ, 2007. 211 с.
 36. *Гусарова Е.В.* Астраханские находки: История, архитектура, градостроительство Астрахани XVI—XVIII вв. по документам из собраний Петербурга. СПб.: Нестор-История, 2009. 492 с.
 37. Хожение купца Федота Котова в Персию. М.: Изд-во вост. лит., 1958. 111 с.
 38. *Пальмов Н.* К истории рыбной промышленности в Астраханском крае в первой половине XVIII века // Наш край: Орган Астраханской губернской плановой комиссии. 1924. № 4. С. 116—117.
 39. *Шубин И.А.* Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать НКПС, 1927. 912 с.
 40. *Краснощеков Е., Жихарь А.* «Орел» — первенец российского флота // Моделист-конструктор. 2010. № 5. С. 25—29.
 41. Россия XVIII в. глазами иностранцев / Подготовка текста, вступительная статья и комментарии Ю.А. Лимонова. Л.: Лениздат, 1989. 544 с.
 42. *Соймонов Ф.И.* Описание Каспийского моря и чиненных за оном российских завоеваний, яко часть истории государя императора Петра Великого трудами тайнаго советника, губернатора Сибири и ордена святого Александра кавалера, Ф.И. Соймонова, выбранное из журнала его превосходительства, в бытность его службы морским офицером; и с внесенными, где потребно было, дополнениями академии наук конференц-секретаря, профессора истории и историографа, Г.Ф. Миллера. СПб.: Издательство при Имп. акад. наук, 1763. 380 с.
 43. *Торопыгин И.В.* Роль голландцев в развитии судостроения и судоходства в Волго-Каспийском бассейне в XVIII в. // Астраханские краеведческие чтения. Вып. IV. Астрахань: Издательство Сорокин Роман Васильевич, 2012. С. 114—121.

References

1. *Zagryaznyayushchiye veshchestva v vodakh Volzhsko-Kaspiyskogo basseyna.* Pollutants in the waters of the Volga-Caspian basin. Astrakhan: Publisher: Sorokin Roman Vasilyevich, 2017: 408 p. [In Russian].

2. *Karta ust'ya reki Volgi ot g. Astrakhani do Kaspiyskogo morya. 1854 g.* Map of the mouth of the Volga River from Astrakhan to the Caspian Sea. Russian State Military Historical Archive. 420, 76: 110. [In Russian].
3. *Ust'ya Volgi: Sbornik materialov.* The mouth of the Volga: Collection of materials. St. Petersburg: Commission on the arrangement of commercial ports, 1895: 265 p. [In Russian].
4. *Zakhoder B.N. Kaspiyskiy svod svedeniy o Vostochnoy Yevrope. Gorgan i Povolzh'ye v IX—X vv. Tom 1.* Caspian collection of information about Eastern Europe. Gorgan and the Volga region in the IX—X centuries. Tom 1. Moscow: Nauka, 1962: 279 p. [In Russian].
5. *Novosel'tsev A.P. Khazaraskoye gosudarstvo i yego rol' v istorii Vostochnoy Yevropy i Kavkaza.* The Khazar state and its role in the history of Eastern Europe and the Caucasus. Moscow: Nauka, 1990: 261 p. [In Russian].
6. *Dzhakson T.N., Kalinina T.M., Konovalova I.G., Podosinov A.V. Russkaya reka: Rechnyye puti Vostochnoy Yevropy v antichnoy i srednevekovoy geografii.* Russian River: River routes of Eastern Europe in ancient and medieval geography. Moscow: Languages of Slavic cultures: Sign, 2007: 360 p. [In Russian].
7. *Dubov I.V. Velikiy Volzhskiy put'.* Great Volga way. Leningrad: Publishing house LSU, 1989: 255 p. [In Russian].
8. *Khvol'son D.A. Izvestiya o khazarakh, burtasakh, bolgarakh, mad'yarakh, slavyanakh i russakh Abu-Ali Akhmeda ben Omara ibn Dasta.* News about the Khazars, Burtases, Bulgars, Magyars, Slavs and Russians of Abu-Ali Ahmed ben Omar ibn Dast. St. Petersburg: Printing house of Imperial Academy of Sciences, 1869: 200 p. [In Russian].
9. *Solov'yov D.S., Koten'kov S.A., Timofeyev A.A., Stukalov G.V., Kovalenko A.V.* The first results of research on the settlement Semibugry: *Perekrostki istorii. Aktual'nyye problemy istoricheskoy nauki: Materialy XVII Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii (Astrakhan', 21 maya 2021 g.)*. Crossroads of history. Actual problems of historical science: Proceedings of the XVII All-Russian Scientific Conference (Astrakhan, May 21, 2021). Astrakhan: Publishing house ASU, 2021: 300—306. [In Russian].
10. *Gumilev L.N. Otkrytiye Khazarii.* Discovery of Khazaria. Moscow: Nauka, 1966: 191 p. [In Russian].
11. *Rybakov B.A.* To the question of the role of the Khazar Khaganate in the history of Russia. *Sovetskaya arkheologiya. Soviet archeology.* 1953, XVIII: 130—150. [In Russian].
12. *Varushchenko S.I., Varushchenko A.N., Klige R.K. Izmeneniye rezhima Kaspiyskogo morya i besstokhnykh vodoyemov v paleovremeni.* Changes in the regime of the Caspian Sea and endorheic reservoirs in paleotime. Moscow: Nauka, 1987: 239 p. [In Russian].
13. *Bol'shakov O.G., Mongayt A.L. Puteshestviye Abu Khamida al-Garnati v Vostochnuyu i Tsentral'nuyu Yevropu (1131—1153 gg.).* Journey of Abu Hamid al-Garnati to Eastern and Central Europe (1131—1153). Moscow: Nauka, 1971: 134 p. [In Russian].
14. *Koten'kov S.A., Koten'kov I.S.* On the question of the emergence of the Golden Horde cities in the Astrakhan region on the territory of pre-Mongolian settlements (continuation of the topic): *Perekrostki istorii. Aktual'nyye problemy istoricheskoy nauki: Materialy VIII Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii (Astrakhan, 28 aprelya 2012 g.)*. Crossroads of history. Actual problems of historical science: Proceedings of the VIII International Scientific Conference (Astrakhan, April 28, 2012). Astrakhan: Publishing house «TSNTEP», 2012: 62—80. [In Russian].
15. *Pachkalov A.V.* On the question of the name of the Golden Horde city, located on the site of the Krasnoyarsk settlement in the Volga delta: *Arkheologiya Nizhnego Povolzh'ya. Problemy, poiski, otkrytiya: Materialy III Mezhdunarodnoy arkheologicheskoy konferentsii (Astrakhan', 18—21 oktyabrya 2010 g.)*. Archeology of the Lower Volga Region. Problems, searches, discoveries: Proceedings of the III International Archaeological Conference (Astrakhan, October 18—21, 2010). Astrakhan: Publishing house ASU, 2010: 335—336. [In Russian].
16. *Fedorov-Davydov G.A. Zolotoordynskiy goroda Povolzh'ya.* Golden Horde cities of the Volga region. Moscow: Publishing House of Moscow State University 1994: 229 p. [In Russian].
17. *Vasil'yev D.V., Zilivinskaya E.D.* New data on the chronology of the Samosdelsky settlement (based on the archaeological and archaeological materials of excavation No. 2). *Materialy V Mezhdunarodnoy konferentsii «Dialog gorodskoy i stepnoy kul'tur na yevraziyskom prostranstve», posvyashchonnoy pamyati G.A. Fodorova-Davydova (Astrakhan', 2—6 oktyabrya 2011 g.)*. Proceedings of the V International Conference “Dialogue of urban and steppe cultures in the Eurasian space”, dedicated to the

- memory of G.A. Fedorova-Davydova (Astrakhan, October 2—6, 2011). Astrakhan: Publishing house ASU. 2011: 70—76. [In Russian].
18. *Kniga Marko Polo*. Book Marco Polo. Edit. by I.P. Minayeva, I.P. Magidovicha. Moskva: Geografiz, 1955: 376 p. [In Russian].
 19. *Koten'kov S.A., Bukharitsin P.I., Solov'yov D.S.* Discovery of a stone anchor in the area of the Kirov Canal of the Volga Delta. *Perekrostki istorii. Aktual'nyye problemy istoricheskoy nauki: Materialy XVII Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii (Astrakhan', 21 maya 2021 g.)*. Crossroads of History. Actual problems of historical science: Proceedings of the XVII All-Russian Scientific Conference (Astrakhan, May 21, 2021). Astrakhan: Publishing house ASU, 2021: 219—224. [In Russian].
 20. *Polnoye sobraniye russkikh letopisey. Letopisnyy sbornik, imenyemyy Patriarsheyu ili Nikonovskoy letopis'yu*. Complete collection of Russian chronicles. Chronicle collection, called the Patriarch's or Nikon Chronicle. St. Petersburg: Printing house I.N. Skorokhodova, 1906: 240 p. [In Russian].
 21. *Morskoy entsiklopedicheskiy slovar': v 3 t.* Marine Encyclopedic Dictionary: in 3 volumes. Leningrad: Shipbuilding, 1993, 2 (K—P): 584 p. [In Russian].
 22. *Zaytsev I.V. Astrakhanskoye khanstvo*. Astrakhan Khanate. Moscow: Vostochnaya literatura, 2004: 301 p. [In Russian].
 23. *Khozheniye za tri morya Afanasiya Nikitina 1466—1472 gg.* Journey beyond three seas Athanasius Nikitin 1466—1472. Edit. by Ya. S. Lurie. Leningrad: Nauka, 1986: 214 p. [In Russian].
 24. *Barbaro i Kontarini o Rossii. K istorii ital.-rus. svyazey v XV v.* Barbaro and Contarini about Russia. On the history of Italian-Russian connections in the 15th century. Leningrad: Nauka, 1971: 273 p. [In Russian].
 25. *Randol'f T.* Journey of Thomas Randolph (1568—69). *Chteniya v Imperatorskom Obshchestve Istorii i Drevnostey Rossiyskikh*. Readings in the Imperial Society of Russian History and Antiquities. 1884, 4(3): 234—280. [In Russian].
 26. *Streys Yan. Tri puteshestviya*. Three Journeys. Transl. E. Borodina. Moscow: OGIZ, 1935: 415 p. [In Russian].
 27. Notes de la Neville about Muscovy. 1689. *Russkaya starina*. Russian antiquity. 1891, 72: 241—281. [In Russian].
 28. *Oleariy A. Opisanie puteshestviya v Moskoviyu*. Description of travel to Muscovy. Transl. A.M. Loviagin. Smolensk: Rusich, 2003: 480 p. [In Russian].
 29. *Witsen Nic.* Ancient and modern shipbuilding and navigation. Amsterdam: reprint kerye by Pieteren Joan Blaeu, 1690: 347 p. [In Holland].
 30. *Fekhner M.V. Torgovlya Russkogo gosudarstva so stranami Vostoka v XVI veke*. Trade of the Russian state with the countries of the East in the XVI th century. Moscow: Goskultprosvetizdat, 1956: 122 p. [In Russian].
 31. *Angliyskiye puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke*. English travelers in the Muscovite state in the XVI century. Transl. Iu.V. Got'e, edit. N.L. Rubinshtein. Leningrad, 1937: 306 p. [In Russian].
 32. *Massa I. Kratkoye izvestiye o Moskovii v nachale XVII v.* Brief news about Muscovy at the beginning of the XVII th century. Moscow: OGIZ, 1937: 208 p. [In Russian].
 33. *Chernikov I.I. Russkiye rechnyye flotilii za 1000 let (907—1917)*. Russian river fleets for 1000 years (907—1917). St. Petersburg: B.S.K., 1999: 122 p. [In Russian].
 34. *Pamyatniki diplomaticheskikh i torgovykh snosheniy Moskovskoy Rusi s Persiyey. Tom 1. Tsarstvovaniye Fedora Ioannovicha*. Monuments of diplomatic and trade relations of Moscow Russia with Persia. Tom 1. The reign of Fyodor Ioannovich. St Petersburg: Partnership Steam Speed Printer Yavlonsky and Perrot, 1890: 455 p. [In Russian].
 35. *Rossiya i Yevropa glazami Orudzh-beka Bayata — Don Zhuana Persidskogo*. Russia and Europe through the eyes of Oruj-bek Bayat — Don Juan of Persia. St. Petersburg: SPbGU, 2007: 211 p. [In Russian].
 36. *Gusarova Ye.V. Astrakhanskiye nakhodki: Istoriya, arkhitektura, gradostroitel'stvo Astrakhani XVI—XVIII vv. po dokumentam iz sobraniy Peterburga*. Astrakhan finds: History, architecture, urban planning of Astrakhan in the XVI—XVIII centuries, according to documents from the collections of St. Petersburg. St. Petersburg: Nestor-History, 2009: 492 p. [In Russian].

37. *Khozheniye kuptsa Fedota Kotova v Persiyu*. Journey of the merchant Fedot Kotov to Persia. Moscow: Publishing House of the Eastern literature, 1958: 111 p. [In Russian].
38. *Pal'mov N.* On the history of the fishing industry in the Astrakhan region in the first half of the XVIII th century. Nash kray: Organ Astrakhanskoj gubernskoy planovoy komissii. Our region: Organ of the Astrakhan provincial planning commission. 1924, 4: 116—117. [In Russian].
39. *Shubin I.A.* *Volga i volzhskoye sudokhodstvo (Istoriya, razvitiye i sovremennoye sostoyaniye sudokhodstva i sudostroyeniye)*. Volga and Volga shipping (History, development and current state of shipping and shipbuilding). Moscow: Transpechat NKPS, 1927: 912 p. [In Russian].
40. *Krasnoshchokov Ye., Zhikhar' A.* “Orel” — the first-born of the Russian flee. *Modelist-konstruktor*. Model designer. 2010, 5: 25—29. [In Russian].
41. *Rossiya XVIII v. glazami inostrantsev*. Russia XVIII century through the eyes of foreigners. Preparation of the text, introductory article and comments by Yu.A. Limonov. Leningrad: Lenizdat, 1989: 544 p. [In Russian].
42. *Soymonov F.I.* *Opisaniye Kaspiyskogo morya i chinennykh za onom rossiyskikh zavoyevaniy, yako chast' istorii gosudarya imperatora Petra Velikago trudami taynago sovetnika, gubernatora Sibiri i ordena svyatago Aleksandra kavalera, F.I. Soymonova, vybrannoye iz zhurnala yego prevoskhoditel'stva, v bytnost' yego sluzhby morskim ofitserom; i s vnesennymi, gde potrebno bylo, dopolneniyami akademii nauk konferents-sekretarya, professora istorii i istoriografa*. Description of the Caspian Sea and the Russian conquests made behind it, as part of the history of the Emperor Peter the Great by the works of the Privy Councilor, Governor of Siberia and the Order of St. Alexander the Cavalier, F.I. Soymonov, selected from His Excellency's journal, when he served as a naval officer; and with the additions made, where necessary, by the conference secretary of the Academy of Sciences, professor of history and historiographer. G.F. Miller. St. Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1763: 380 p. [In Russian].
43. *Toropitsyn I.V.* The role of the Dutch in the development of shipbuilding and shipping in the Volga-Caspian basin in the XVIII century. *Astrakhanskiye krayevedcheskiye chteniya: sbornik statey*. Astrakhan local history readings: collection of articles. Astrakhan: Roman Vasilievich Sorokin Publishing House, 2012, IV: 114—121. [In Russian].

Информация об авторах

Бухарицин Петр Иванович, д-р геогр. наук, проф., ведущий сотрудник Института водных проблем РАН; старший научный сотрудник, Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН, astrgo@mail.ru; piter@bukharitsin.com.

Котеньков Сергей Анатольевич, канд. истор. наук, старший научный сотрудник, Институт океанологии им. П.П. Ширшова РАН, s_kotenkov@mail.ru.

Information about authors

Bukharitsin Petr Ivanovich, Doctor of Sciences (Geogr.), Prof., Leading Researcher, Water Problems Institute of RAS; Senior Researcher, Shirshov Institute of Oceanology of RAS.

Koten'kov Sergey Anatol'yevich, PhD (Histor. Sci.), Senior Researcher, Shirshov Institute of Oceanology of RAS, s_kotenkov@mail.ru.

Конфликт интересов: конфликт интересов отсутствует.

Статья поступила 17.04.2022.

Принята в печать 16.05.2022.

The article was received on 17.04.2022.

The article was accepted on 16.05.2022.