

Министерство образования и науки Республики Татарстан
Институт истории им. Ш. Марджани
Академии наук Республики Татарстан

**Казанское адмиралтейство
(1718–1830 гг.):
народы Поволжья и традиции
российского судостроения**

Казань – 2018

УДК 94(470.4):629.5"17/18"

ББК 63.3(2Рос.Тат):39.42

К 14

Серия «Исторические судьбы народов Поволжья и Приуралья»

Выпуск 10

Проведение конференции и издание сборника материалов осуществлены в рамках Государственной программы РТ «Реализация государственной национальной политики в Республике Татарстан на 2014–2020 годы»

*Утверждено к печати Ученым советом
Института истории им. Ш. Марджани АН РТ*

Редакционная коллегия:

*И.К. Загидуллин (науч. ред. и сост.), И.З. Файзрахманов (отв. ред.),
А.В. Ахтямова (ред.)*

К 14 Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения: материалы Всероссийской научной конференции (г. Казань, 25–26 октября 2018 г.). – Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2018. – 380 с. + 16 с. цв. вкл.

ISBN 978-5-94981-293-8

В сборнике представлены материалы Всероссийской научной конференции «Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения» (г. Казань, 25–26 октября 2018 г.).

ISBN 978-5-94981-293-8

УДК 94(470.4):629.5"17/18"

ББК 63.3(2Рос.Тат):39.42

© Авторы, 2018

© Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2018

СОДЕРЖАНИЕ

Загидуллин И.К. Предисловие	6
Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М. Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта» Адмиралтейской слободы, проведенные в 2017 году	12
Алиева Ф.А. Основные центры Каспийской торговли во второй половине XVIII века	23
Аминов Р.Р. «Из лашман в казаки». Социальная история татар-казаков с. Зубочистка Первая Оренбургского казачьего войска	34
Гайнетдинов А.М. Бишбалта бистәсе эпиграфик истәлекләре (Эпиграфические памятники Адмиралтейской слободы)	44
Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи	51
Глазьев В.Н. Петр I и воронежское кораблестроение 1696–1711 гг.	63
Демидов А.Н. Лашманы из служилой мордвы (по материалам переписей XVIII века)	73
Елдашев А.М. Некрополь Свято-Успенского Зилантова монастыря	81
Измайлов Б.И. К вопросу о развитии здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в.	86
Имашева М.М. Астраханский фарватер в первой половине XIX века	94
Ислаев Ф.Г. Происхождение и социально-экономическая эволюция лашманской деревни Подлесный Утямыш	104

Истомина Э.Г. Корабельные леса в природно-хозяйственном комплексе Европейской России в конце XVIII – XIX вв.	112
Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство в первой трети XIX века	124
Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.): основные вехи развития	135
Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие в истории Среднего Поволжья	146
Кыямов И.Э. Минзэлэ өязенэ караган Кара Чишмэ исемле лашман авылы тарихыннан (Из истории лашманской деревни Черный Ключ Мензелинского уезда)	162
Масагутов Р.Ф. Из истории образования и развития лашманских населенных пунктов Мамадышского района Республики Татарстан	176
Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства в первой половине XVIII века	182
Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства	192
Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.	208
Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)	222
Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства: судьба первой казанской флотилии	264
Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I и кораблестроение в Казани	279
Пирова Р.Н. О проекте пароходного сообщения между Астраханью и Баку (1828–1833 гг.)	301
Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора: действительная история	308

Саначин С.П. Комплекс Казанского адмиралтейства в период его основания и расцвета	318
Саначин С.П. К вопросу о дате основания Казанского адмиралтейства	326
Торопицын И.В. Спецзаказ для Казанского адмиралтейства – подготовка флота для противостояния Персии в 1740-е гг.	331
Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики Российской империи в XVIII в.	338
Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота: основные вехи истории	353
Список сокращений	376

ПРЕДИСЛОВИЕ

История строительства российского парусного флота XVIII – первой половины XIX в. – это яркие страницы созидательного и нелегкого труда сотен тысяч людей: кораблестроителей, мастеровых, офицеров, солдат и матросов, заготовщиков и перевозчиков корабельного леса и многих других.

Согласно историческим источникам, еще на рубеже XVII–XVIII вв. в Казани осуществлялось строительство морских судов. Впоследствии Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.), будучи главным центром судостроения в Волго-Каспийском бассейне, по праву занимало передовые позиции в становлении и развитии отечественного кораблестроения. Именно в Казани была создана правительственная система заготовок корабельных лесов. Заготовка «казанского леса», без которого немыслима история российского флота, главным образом выполнялась мурзами – представителями национальной аристократической элиты – и служилыми татарами, переведенными в податное положение. Эти и другие актуальные вопросы стали объектом обсуждения на Всероссийской научной конференции «Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения».

Тема «*Особенности развития адмиралтейских верфей и портов в России*» представлена несколькими публикациями, прежде всего, статьями кандидата исторических наук Н.А. Комолова и доктора исторических наук В.Н. Глазьева, в которых рассматриваются причины создания, организация и производственная деятельность Воронежского и Тавровского адмиралтейств (1696–1769 гг.), бесценный опыт которых впоследствии был успешно использован при формировании сети российских верфей. Статья М.А. Кирокосьяна посвящена истории Астраханского адмиралтейства (1727–1867) в первой трети XIX в., когда в ходе русско-иранских войн 1804–1813 и 1826–1828 гг. Каспийская флотилия приобрела важное военное значение. После того, как во второй четверти XIX столетия в Казани прекратилось строительство судов, Астраханское адмиралтейство было единственной верфью, обеспечивавшей оперативное реше-

Предисловие

ние торгово-экономических и военно-политических задач Российской империи на Каспийском море.

Представленные в сборнике статьи доктора исторических наук Н.Н. Петрухинцева и кандидата исторических наук А.И. Ногманова, посвященные «доадмиралтейскому периоду» деятельности казанской и услонской верфей, являются своеобразной «точкой отсчета» презентуемой участниками конференции большой темы «*Казань в истории морского судостроения Российской империи*». Оба автора пришли практически к схожим выводам о том, что издержки при переводе первых казанских судов с Волги на Балтийское море вынудили Петра I начать использовать местный корабельный лес для строительства Балтийского военно-морского флота, тем самым определив место казанской верфи в системе отечественного кораблестроения. Другим концептуальным выводом ученых следует признать их мнение о том, что опыт деятельности местных верфей заложил «прочные кораблестроительные традиции» (Н.Н. Петрухинцев), в этой связи образование Казанского адмиралтейства следует рассматривать «как сугубо бюрократическое мероприятие» (А.И. Ногманов).

В своей статье, посвященной закрытию Казанского адмиралтейства, К.З. Насыров также обращается к вопросу о времени его основания. Согласно его гипотезе, такой датой можно считать указ царя Петра I от 4 марта 1697 г., где впервые прописано о необходимости строительства площадей для дефектации и сохранения судов: «...а двор бы сделать на те и на иные суда под Зилантовым монастырем или где пристойно...» (ПСЗ–1, т.3, №1579). Под термином «двор», которым обозначались в царских указах петербургская и воронежская верфи, автор предполагает Казанское адмиралтейство. Между тем, изучив делопроизводственную документацию архива Морского министерства первой трети XVIII в., архитектор, исследователь истории градостроительства Казани С.П. Саначин приходит к иному выводу. По его мнению, началом употребления термина «Казанское адмиралтейство», а значит и датой его основания, является 1727 г., когда вице-губернатором, отвечавшим за «адмиралтейские дела», был определен Нефед Кудрявцев, и утверждены штаты «адмиралтейских служителей».

Предисловие

В другой своей статье под названием «Казанская адмиралтейская контора: действительная история» С.П. Саначин идентифицирует путем сопоставления письменных источников и картографических материалов на территории производственного комплекса ряд основных (верфь, слобода, соляной канал, пумповые заводы) и сопутствующих объектов.

Возрождая историческую память, внештатный сотрудник Северо-Западного научного центра имени Л.Н. Гумилева при Институте истории им. Ш.Марджани АН РТ – Ш.А. Насеров в своей публикации обращается к источникам последней трети XVIII – начала XIX вв., рассказывающим о трудовых буднях, нуждах и чаяниях работников и служащих Казанского адмиралтейства из числа татар.

В XVIII – первой четверти XIX в. Казанское адмиралтейство являлось главным центром судостроения в Волжско-Каспийском бассейне. В этой связи из большой темы «*Казань в истории морского судостроения Российской империи*» правомерно выделить подтему «*Значение Волжско-Каспийского речного пути в расширении торгово-экономических и политических связей России*». Оснащение и усиление военной мощи Каспийского флота, расходы на его содержание напрямую зависели от международной обстановки, от решаемых Российской империей внешнеполитических задач в этом регионе. Сюжеты о создании собственного военного флота правителем Сефевидского государства Надир шахом Афшар в 30-е гг. XVIII в. (статья доктора исторических наук Т.Т. Мустафазаде) и реакция правительственных кругов на вероятность военного столкновения с Персией на Кавказе в 1740-е гг. (публикация кандидата исторических наук И.В. Торопицына) наглядно иллюстрируют международное значение деятельности Казанского адмиралтейства. Важно отметить, что помимо военного предназначения казанские суда успешно выполняли задачи по перевозке кавказским портам боеприпасов, живой силы и провианта, одновременно использовались купцами в коммерческих целях, оказывая позитивное влияние на развитие экономики региона. Торгово-экономическая роль Астрахани и его порта для Волжско-Каспийского пути, прикаспийских стран раскрывается в публикациях доктора исторических наук

Предисловие

М.М. Имашевой, доктора философии по истории Ф.А. Алиевой и кандидата исторических наук Р.Н. Пировой.

Неотъемлемой частью успешного функционирования российских верфей и объектом приложения труда лашманов являлись *корабельные леса – стратегический ресурс страны по обеспечению военно-морского могущества и обороноспособности империи*. Подробный анализ правительственных мероприятий по учету, охране и использованию корабельных лесов в контексте становления и развития государственной лесной политики Российской империи в XVIII в. осуществлен кандидатом исторических наук М.О. Тяпкиным. Доктор исторических наук Э.Г. Истомина подходит к раскрытию темы шире – через оценку корабельных рощ в качестве важнейшего элемента природно-хозяйственного комплекса Европейской России, находившегося под пристальным правительственным контролем и попечением, освоение которых способствовало в конце XVIII – XIX вв. развитию коммуникаций между регионами.

Целый ряд статей сборника материалов конференции посвящен *социально-правовому статусу крестьян-лесорубов*. В этой группе публикаций правомерно выделить два основных направления: 1) характеристика «корабельной» повинности, взаимоотношения на этом поприще сельских обществ и отдельных крестьян с властями и 2) история селений лашманов. По первому направлению, прежде всего, следует выделить статью кандидата исторических наук И.З. Файзрахманова, осветившего ключевые аспекты социального положения данной податной группы сельского населения по таким параметрам, как система административного управления, расселение и динамика численности крестьян-лесорубов, а также количество лиц, рекрутированных к лесозаготовкам, система оплаты труда, объемы заготовленного лашманами корабельного леса и т.д. Доктор исторических наук В.А. Кузнецов в своей статье акцентирует внимание на особенностях правового положения и исполнения повинностей данной категорией государственных крестьян, расселенных в Поволжье. По документам судебных расследований конца XVIII в. кандидат исторических наук И.А. Гафаров реконструирует правовое положение лашманов Буинского уезда Симбирской губернии. Автор книги «Кара Чишмэ карьясе» («Село Черный Ключ»), краевед, журналист

Предисловие

И.А. Киямов вводит в научный оборот ценные сведения о лесорубах родной деревни, раскрывает новые грани темы особенно в плане раскрытия роли сельских обществ и лашманских волостных правлений по выполнению государственных разрядок.

По второму направлению «лашманской» тематики кандидат исторических наук Р.Г. Насыров представил анализ сведений материалов переписей XVIII в. и других документов об особенностях демографических процессов, расселении населения нескольких десятков служило-татарских поселений Западного Закамья. Им предпринята попытка выявления причинно-следственных связей между выполнением адмиралтейской повинности и изменениями в поселенческой структуре региона. Доктор исторических наук Ф.Г. Ислаев характеризует основные вехи истории деревни Подлесный Утямыш Бугульминского уезда Самарской губернии, где проживали служилые и ясачные татары, в период исполнения ими лашманской повинности и после ее отмены в 1860 г. Кандидат исторических наук Р.Р. Аминов повествует о судьбе группы лашманов Симбирской губернии, переселившихся в конце XVIII в. в поселок Зубочистенка-1, и освобожденных в 1799 г. от изнурительной «корабельной» повинности путем записи в Оренбургское казачье войско. Член Всетатарского общества краеведов при Исполкоме Всемирного конгресса татар Р.Ф. Масагутов на основании изучения материалов переписей XVIII в. вкратце освещает историю бывших лашманских деревень современного Мамадышского района РТ. По итогам изучения ландратской переписи и первых трех ревизий XVIII в. кандидат философских наук А.Н. Демидов делает вывод о том, что «корабельная» повинность способствовала консолидации служилой мордвы и более длительному сохранению среди мордовских князей и мурз мурзинского самосознания.

В плане *изучения и сохранения объектов историко-культурного наследия Адмиралтейской слободы* представляют несомненный интерес итоги прошлогодних изысканий сотрудников Института археологии им. А.Х. Халикова АН РТ Х.М. Абдуллина, А.В. Беляева, Г.М. Сайфутдиновой, а также сотрудника Института истории им. Ш.Марджани, специалиста по изучению эпиграфических памятников А.М. Гайнутдинова – мусульманского кладбища «Бишбалта».

Предисловие

Данную тему, уже на примере самого древнего русского кладбища в Казани – некрополя Свято-Успенского Зилантова монастыря – продолжает известный специалист по православным памятникам губернского города доцент А.М. Елдашев.

С.П. Саначин представил результаты своих изысканий по выявлению присутственного места Казанского адмиралтейства до его перемещения в Адмиралтейскую слободу (1719–1825 гг.), которые, несомненно, будут востребованы в случае музеефикации объектов историко-культурного наследия.

Материалы кандидата исторических наук Б.И. Измайлова расширяют наши представления о становлении и функционировании институтов здравоохранения и профилактики болезней в Адмиралтейской слободе Казани в последней четверти XIX – начале XX в.

Представленные в данном сборнике статьи участников Всероссийской научной конференции являются существенным вкладом в разработку истории Казанского адмиралтейства и выявлению роли лашманов в строительстве российского парусного судостроения. Надеемся, материалы научного форума будут способствовать объединению историков и краеведов различных научных центров по данной проблематике, активизации научных исследований по истории отечественного кораблестроения в XVIII – первой половине XIX в.

*И.К. Загидуллин,
доктор исторических наук*

**Комплексные исследования мусульманского кладбища
«Биш-Балта» Адмиралтейской слободы,
проведенные в 2017 году**

В статье собраны известные сведения о средневековом поселении Биш-Балта периода Казанского ханства. Рассматриваются проблемы историографии мусульманского кладбища поселения Биш-Балта в средневековье и более поздний период. Характеризуется развитие близлежащей территории в более поздний период и, в особенности, в период организации и функционирования Адмиралтейской слободы. Впервые приводятся сведения, и делается анализ исторического картографического материала по истории объекта культурного наследия «Мусульманское кладбище слободы «Биш-Балта» (XVI–XX вв.)». Прослеживаются этапы локализации кладбища на картах и планах города второй половины XVIII – первой трети XX в. Дается анализ результатов археологических разведок и определения точных границ кладбища. Показана трехмерная модель территории на основе историографических, картографических и археологических исследований.

Ключевые слова: Казань, Адмиралтейская слобода, историография, историческая картография, кладбище «Биш-Балта», археологическая разведка, трехмерная модель местности.

Мусульманское кладбище «Биш-Балта» топографически локализуется на левом берегу р. Волги, в Кировском районе г. Казани (к нему ведет современная ул. Брюсова), на юго-западной территории бывшей слободы Биш-Балта: на оконечности мыса площадью 200x150 м. На месте кладбища сохранились отдельные надгробные камни [1, с. 38]. В 2017 г. на территории памятника усилиями сотрудников Института археологии им. А.Х. Халикова Академии наук Республики Татарстан были проведены комплексные исследования памятника*.

* Работа выполнена в рамках проекта «Мусульманское кладбище слободы «Биш-Балта» (XVI–XX вв.)» при финансовой поддержке Правительства

Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М. Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта» Адмиралтейской слободы...

Историографические и картографические исследования. Кладбище первоначально было основано как деревенское и относилось к населенному пункту Биш-Балта. Археологические изыскания, проведенные в этих местах А.Х. Халиковым, показали, что селение Биш-Балта существовало не одну сотню лет. Соответственно настолько же длительная история характеризует и кладбище этого поселения. По мнению историка Р.И. Султанова, специалиста по исторической географии Казани, не позднее второй половины XIV в. здесь уже сложилось развитое судостроительное производство, а к XV в. селение становится большим населенным пунктом, где жители занимались строительством торгового и военного флота [2, с. 116].

«Царь Шигалей и все царя и великого князя воеводы приехали на казанское устье и стали от Волги и до Бежеболды, а вверх две версты, а за Казань вниз до Царева луга...» [3, т. 13, с. 168] – таково первое упоминание о деревне Биш-Балта в письменных источниках при описании событий 13 августа 1551 г., когда происходил съезд татарских и русских переговорщиков по вопросу о Горной стороне в местности Тирян Узьяк [2, с. 117].

После взятия города войсками Ивана Грозного выгодное географическое положение Биш-Балты продолжает использоваться новой властью – здесь организуется государственная «плавня служба», являвшаяся своего рода Поволжским речным пограничным учреждением. Тогда же татарское население этой деревни было выселено, а сам населенный пункт был передан Казанскому Зилантову монастырю. В 60-х гг. XVI в. в деревне насчитывалось всего три крестьянских двора с 20 десятинами пашенной земли в поле [2, с. 117–118].

В 1718 г. в Казани по личному указу Петра I было основано адмиралтейство. Предприятие строило корабли для Каспийского, Азовского и Волжского флотов, а также отправляло корабельный лес в Санкт-Петербург. В том же году близ Казани на левом берегу Волги была создана слобода для работных людей и расселения их

рядом с производством. Для Адмиралтейской слободы было выбрано монастырское село Бежболда (Биш-Балта).

Именно после организации на территории исторического села Биш-Балта Адмиралтейской слободы, на данную территорию возвращается татарское население в лице рекрутов из служилых татар, мастеровых, рабочих и матросов. Тогда же, очевидно, возрождается и мусульманское кладбище. Кладбище хранит уклад крестьянского и ремесленного населения Биш-Балты, который оставался традиционным вплоть до 1833 г., когда населенный пункт был присоединен к городу, а местные жители переведены в мещанство. Татарское население слободы селилось компактно и проживало в основном на улице Жировка, что вблизи мусульманского кладбища [4, с. 77].

В исторической литературе мусульманское кладбище Биш-Балты упоминается в связи с деятельностью Мухаметзяна Ибниаминовича Галеева (1832–1908) – предпринимателя, общественного деятеля, гласного Казанской городской думы всех созывов начиная с 1871 г., попечителя мусульманских кладбищ г. Казани. Дважды Мухаметзяну Галееву пришлось отстаивать мусульманское кладбище в Адмиралтейской слободе. В 1879 г. за его упразднение высказалась санитарная комиссия Городской думы, так как кладбище «почти ежегодно заливается водой». Тот же вопрос поставил перед Думой в 1884 г. настоятель Макарьевской церкви Сычов. Но на заседании Городской думы 25 апреля 1885 г. Галеев сумел предотвратить роковое решение, заявив, что «в Адмиралтейской слободе проживает более 150 мусульманских семейств, другого не затопляемого весенним разливом места в окрестностях слободы нет... Слободское магометанское население по большей части, бедное, было бы крайне затруднено необходимостью носить покойников за 8 верст» [5]. Кроме того, М.И. Галеев заявил, что кладбище содержится в должном порядке и засажено деревьями. Городская дума согласилась не закрывать кладбище, взяв с М.И. Галеева обещание, что он обратит внимание «на более тщательное зарывание трупов».

Картографические источники прорисовывают данное кладбище начиная со второй половины XVIII в., что, видимо, связано с возрождением кладбища после возвращения татар на территорию Адмиралтейской слободы.

Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М. Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта» Адмиралтейской слободы...

План города Казани со слободами и деревнями, отнесенный нами ко второй половине XVIII в., самый ранний из планов и карт города, на котором локализовано историческое мусульманское кладбище «Биш-Балта» [6]. План рукописный, выполнен в цвете. Кладбище прорисовано в качестве небольшого прямоугольника на самой оконечности холма, ныне ставшего мысом, и заштриховано картографом так же, как и все остальные кладбища в городе. План так же интересен сохраняющимся отдельным обозначением села «Бежболда», на следующих более поздних картах этот населенный пункт упоминается редко, сливается со слободой. Адмиралтейская слобода обозначена отдельно, так же как и «Верфть», т.е. судостроительная верфь.

«План губернского города Казани с описанием. М.: 200 саженей» являлся составной частью альбома «Планы городов Российской империи, собранные по Высочайшему повелению императора Павла I в 1798 г.» [7, л. 11]. План рукописный, в красках, не подписан. В нижнем левом углу дана экспликация плана, условно разделенная на три части: объяснение зданий в кремле, в городе и указатель названий улиц Казани. Картографический источник интересен тем, что, несмотря на датировку самым концом XVIII в., на нем одновременно сохранялась и дорегулярная планировка и новая планировка. Кладбище «Биш-Балта» обозначено и локализовано абсолютно аналогично, как и на предшествующем плане города второй половины XVIII в.

План г. Казани 1843 г. составлен прапорщиком корпуса топографов Радионовым (?) [8]. План выполнен в цвете, масштаб 300 саженей в английском дюйме. 20 октября 1843 г. план был передан во 2-е отделение, вероятно, корпуса топографов, о чем поставил свою подпись в правом нижнем углу плана подполковник Мелан (?). Кладбище «Биш-Балта» на этом плане локализовано также в виде заштрихованного прямоугольника, но не на южной оконечности холма, а в центральной его части.

План г. Казани 1875 г. также рукописный и выполнен в цвете [9]. Интересующий нас район на карте уже принял очертания типичной городской застройки того периода. В Адмиралтейской слободе уже были пронумерованы кварталы, подписаны улицы и близ-

Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М. Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта» Адмиралтейской слободы...

лежащие озера. Кладбище «Биш-Балта» здесь вновь прорисовано как прямоугольник, однако визуально оно расположено в чистом поле, географические высоты не локализованы.

Составленный согласно проекту М.К. Крыловым план г. Казани 1884 г. был издан в Казани, в типолитографии В.М. Ключникова [10]. Масштаб плана 200 саженей в английском дюйме, он выполнен в цвете. На этом плане интересующий нас участок впервые подписан как «Магометанское кладбище» и занимает уже все пространство холма в форме овала.

Изданный в Санкт-Петербурге план г. Казани 1887 г. с окрестностями выполнен в цвете, масштаб 200 саженей в английском дюйме [11]. Он был издан в картографическом заведении А.Ильина. На плане четко прослеживается изменение эпохи – витиеватые надписи заменены строгим печатным шрифтом, конка и обилие каменных зданий указывают на расцвет капиталистической эпохи. Крошечный квадрат очертаний кладбища «Биш-Балта» занимает здесь лишь небольшую часть холма в северной его части.

План г. Казани по съемке Константиновского межевого института¹ 1910–1911 гг. выполнен от руки, в цвете под руководством профессора Соловьева [12]. Масштаб: 1 верста = 0,01 сажени. План – не подробный, а схематичный. Те не менее составителями замечено и нанесено кладбище «Биш-Балта». Оно составляет отдельный квартал на южной оконечности Адмиралтейской слободы и соответствующим образом заштриховано. Географические высоты не обозначены.

План Казани 1913 г. издания М.М. Перевошикова в Казани также схематичен. Масштаб 200 саженей в английском дюйме [13]. Здесь цветом выделены 6 разных частей города, трамвайная линия и церкви. Кладбище «Биш-Балта» локализовано на юго-востоке Адмиралтейской слободы в форме эллипса, внутри которого с трудом читается «Магомет. кладб.». Географические высоты не обозначены.

«План губернского города Казани 1914 г.» представляет собой абсолютно новый тип планов города, изданных типографским способом [14]. План был составлен по данным съемки и нивелировки, про-

¹ г. Москва.

Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М. Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта» Адмиралтейской слободы...

изведенной в 1910–1911 гг. сотрудниками Константиновского межевого института. Масштаб в английском дюйме 150 саженей. Изменения эпохи в картографии города можно заметить и по содержанию изъяснений к плану. Прежде всего, здесь выделены полицейские части Казани, церкви и мечети, христианское и магометанское кладбища, сады и леса, отдельно – номера кварталов с каменной и деревянной застройкой, а также кварталы без брандмауэров. Также на плане локализованы линия трамвая, существующая и строящаяся железные дороги. План содержит и проект улучшения весенних пристаней на реке Казанка. Кладбище «Биш-Балта» локализовано на южной оконечности Адмиралтейской слободы в форме прямоугольника. Интересны прочерченные границы и надпись на территории вокруг кладбища – «Владение крестьян Бежболдинских».

«Схематический план города Казани – Qazan planъ» – это изданный типографским способом в цвете план Казани, тиражом в 3000 экземпляров [15]. Издание осуществлено по заказу Казанского городского отдела коммунального хозяйства и предназначалось, прежде всего, представителям коммунальных служб и управлений города. План был составлен по материалам съемок 1933 г. Московского аэрогеодезического треста. Масштаб 1 см: 25 000 м. Разительное отличие от карт предшествующего периода заключается в полном отсутствии на плане объектов религиозного культа. Условными знаками выделены кварталы, трамвайные маршруты и их номера, огороды, фруктовые сады, кладбища, парки, леса и рубленные леса, луга, газоны, кустарники, озера, реки, канавы, мосты, болота, овраги, ямы, тростники, песчаная местность, выгоны. Также прорисованы шоссе и тракты, проселочные и полевые дороги, межники, просеки, городская черта и железная дорога. Кроме того, на плане отдельно прописаны схема трамвайных маршрутов и список улиц города с разделением на квадраты плана. Адмиралтейская слобода переименована в Слободу К[ы]зыл Армейская, а соседнее с кладбищем озеро Чистое – в озеро Максимовское. Кладбище «Биш-Балта» локализовано в форме прямоугольника с лаконичной надписью внутри «Кл.[адбище]».

Обзор историографии истории местности и картографических материалов г. Казани со второй половины XVIII в. по первую треть

Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М. Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта» Адмиралтейской слободы...

XX в. свидетельствует о постоянно сохранявшемся интересе со стороны специалистов-картографов к мусульманскому кладбищу «Биш-Балта». Где-то его изображение было схематичным, где-то более подробным. Часть исследователей изображала кладбище в форме овала, другая – в форме прямоугольника. В большинстве планов кладбище обозначено. Поиск и включение в научный оборот более подробного плана окрестностей или же самого кладбища позволил бы исследователям ответить на многие вопросы, остающиеся без ответа до сих пор.

Археологические исследования. Научно-исследовательские археологические работы на объекте культурного наследия «Мусульманское кладбище слободы «Биш-Балта» (XVI–XX вв.)» проводились весной 2017 г. по Открытому листу № 210, выданному Министерством культуры Российской Федерации на имя Беляева Александра Владимировича. Цель работ – уточнение границ объекта культурного наследия*.

Визуальный осмотр территории показал, что кладбище находится на правом берегу р. Казанка в 2,8 км к юго-западу от Казанского Кремля в тупике ул. Брюсова и представляет собой мыс площадью 200x150 м, выступающий в акваторию водохранилища. Большая часть кладбища застроена и затоплена в результате строительства Куйбышевского водохранилища. На северо-восточной части кладбища располагается лодочная станция, северо-западная территория участка обнесена забором под строительство частного жилого дома. На данной территории поверхность почвы сильно повреждена начатыми строительными работами. На участке зафиксирован фундамент под строительство дома и горы складированного грунта. Часть северо-восточного и юго-западного берега мыса укреплена вертикально вбитыми сваями и засыпана грунтом на 3–4 метра от уровня воды. Протяженность укрепленного участка на северо-востоке составила 50 м, а на юго-западе – 160 м. Центральная часть кладбища огорожена забором. Также на территории мыса во многих местах проходят грунтовые автомобильные дороги. В северо-восточной части кладбища имеется большая канава, вытянутая

* Иллюстрации к статье см. на цв. вклейке.

Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М. Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта» Адмиралтейской слободы...

по направлению юго-восток – северо-запад. Канавка образовалась в результате подсыпки грунтом территории лодочной станции.

После строительства Куйбышевского водохранилища большая часть кладбища была затоплена, а оставшая часть пришла в запустение, поросла деревьями и кустарниками. Перед затоплением в санитарных целях (во избежание размываний погребений) территория кладбища была засыпана слоем камней, которые можно проследить на незастроенной части кладбища. Санитарная засыпка кладбища наблюдается на юго-восточном и восточном берегу мыса. Кладбище периодически подтапливается водой. Во избежание подтопления, дневной уровень территории кладбища, где находится лодочная станция, и участок под строительство дома неоднократно поднимался привозным грунтом, местами уровень насыпи достигает 2 м.

Среди камней, которые служат санитарной засыпкой, на территории кладбища встречаются фрагменты надгробий с сохранившимися надписями. Среди них есть плиты из известняка, а так же из кирпича и цемента, некоторые армированы стальным прутком.

В результате работ на участке обследования было заложено 5 шурфов общей площадью 20 кв. м. В шурфах №2 и №3 на фоне материкового суглинка были выявлены пятна, относящиеся к могильным ямам. Всего в шурфе 2 зафиксированы могильные пятна 5 погребений, в шурфе 3 зафиксированы 3 могильных пятна. Всего в процессе работ зафиксировано 8 погребений. В шурфах №4 и №5 были выявлены фрагменты керамики и другие бытовые изделия XVIII–XIX вв. (гвозди, подвеска, пуговицы, жетон). В шурфе №1 археологических материалов обнаружено не было. В результате исследований уточнены границы объекта археологического наследия мусульманского кладбища слободы Биш-Балта. Площадь составила 2,47 га. Был проведен подробный обзор картографических материалов интересующей территории. Составлен топографический план обследованного участка с прилегающими территориями и объектами. Также была создана трехмерная модель территории кладбища Биш-Балта. Параллельно с топографической съемкой осуществлялась фотограмметрическая съемка каждого сохранившегося надгробного камня, находящегося на территории кладбища Биш-Балта (всего 25 камней). Намогильные камни были прочитаны, и выпол-

нен перевод текстов с арабской графики на современный татарский и русский языки.

Создание трехмерной модели местности и прилегающей территории кладбища Биш-Балта. Для создания трехмерной модели территории кладбища Биш-Балта и его окрестностей использовался модуль ArcScene. В программной среде ArcGIS выполнен сбор и систематизация данных, полученных в результате топографической съемки и полевого обследования территории. Первоначально организована база геоданных, содержащая различные типы данных, в том числе для хранения фотографий надгробных камней и данных об артефактах, найденных в процессе раскопа.

Исходные данные для построения трехмерной модели территории исследуемого объекта – это данные геодезической съемки (отметки высот), современный космоснимок исследуемого участка и фотографии надгробных камней.

Алгоритм построения трехмерной модели следующий:

- построение трехмерной модели рельефа с учетом отметок высот, изолиний и гидрографии;
- добавление коммуникаций инфраструктуры: дороги, строения, ограждения, строительная площадка, линии электропередач и другие объекты, присвоение им базовых высот для совмещения с поверхностью рельефа;
- добавление точечных объектов: надгробных камней, растительности с применением трехмерных символов ArcScene;
- оформление и максимальное приведение модели территории памятника к оригинальному состоянию.

Трехмерная модель рельефа была построена путем создания поверхности из входных значений высотных отметок: использован инструмент TopoRaster модуля 3D Analyst, который позволил получить растровую поверхность. Для отображения точечных (надгробные камни, деревья, столбы линий электропередач и др.) и линейных объектов (дороги, линии электропередач, ограждения) была использована библиотека стилей 3D Analyst, которая предоставляет возможность использовать различные символы, имитирующие объекты, находящиеся на территории памятника.

Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М. Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта» Адмиралтейской слободы...

Созданная модель позволила выполнить пространственный анализ и учесть влияние рельефа и гидрографии на размещение территории кладбища и установления границ на местности.

Таким образом, используя ArcGIS, был выполнен пространственный анализ историко-архивного картографического материала, обработаны данные по результатам геодезической съемки обследованного участка с прилегающими территориями и объектами, построен план территории местности, разработана трехмерная модель местности с объектами инфраструктуры и надгробными камнями. Полученный результат позволил изучить и выявить границы территории мусульманского кладбища Биш-Балта.

Источники и литература

1. Свод памятников археологии Республики Татарстан: в 3 т. / отв. ред. А.Г. Ситдиков, Ф.Ш. Хузин. Т.3. Казань: ГУП «Полиграфическо-издательский комбинат», 2007. 528 с.
2. Султанов Р.И. Историческая география Казани (город и его предместья в XVI–XVII веках). Казань: Магариф, 2004. 271 с.
3. Полное собрание русских летописей, изданное по Высочайшему повелению императорской Археографической Комиссией. Т. XIII. Ч. I. Никоновская летопись. СПб.: Типография И.Н. Скороходова, 1904. V, 302 с.
4. Файзрахманов И.З. История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.). Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ; Изд-во «Яз», 2014. 264 с.
5. Из истории татарских кладбищ Казани [Электронный ресурс] URL: <http://tashlar.narod.ru/text/kzn-tatz.htm> (дата обращения: 02.02.2018).
6. РГАДА. Ф.1356. Оп.1. Казанская губерния. Д.1301. План города Казани со слободами и деревнями. XVIII в.
7. РГВИА. Ф.846. Оп.16. Д.21528. Планы городов Российской империи, собранные по Высочайшему повелению в 1798 г. Рук. Л.11. План губернского города Казани с описанием. М.: 200 саж.
8. РГВИА. Ф.846. Оп.16. Д.21988. План г. Казани. Рук. М. 300 с. 1843 г.
9. НА РТ Ф.324. Оп.739. Д.6. Карта г. Казани 1875 г.
10. План г. Казани 1884 г. М.К. Крылова. Издание типолитографии В.М. Ключникова в Казани.

Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М. Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта» Адмиралтейской слободы...

11. План г. Казани с окрестностями. Санкт-Петербург. 1887 г. Издание картографического заведения А. Ильина.

12. НА РТ. Ф.324. Оп.739. Д.10. План города Казани. 1910–1911 гг. По съемке Константиновского межевого института под рук. проф. Соловьева. Масштаб 1 верста = 0,01 сажени.

13. План Казани. 1913 г. Издание М.М. Перевошикова в Казани.

14. План губернского города Казани. Издание Казанской городской управы 1914 г. Издано в Казани, в типо-литографии В.В. Вараксина. Масштаб: 150 сажений в дюйме.

15. Схематический план города Казани – Qazan planь. Издание Казанского городского отдела коммунального хозяйства. План составлен и отпечатан Фабрикой Картолитография Моск. Обл. Коммун. Отдела по материалам съемок 1933 г. Московского Аэро-Геодезического Треста. Москва, 1936 г. Масштаб 1:25000.

Абдуллин Халим Миннуллович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института археологии им. А.Х. Халикова Академии наук Республики Татарстан (г. Казань); e-mail: xalimabd@mail.ru

Беляев Александр Владимирович – научный сотрудник Болгарского государственного историко-архитектурного музея-заповедника (г. Болгар); научный сотрудник Института археологии им. А.Х. Халикова Академии наук Республики Татарстан (г. Казань); e-mail: bav986@yandex.ru

Сайфутдинова Гузель Маратовна – кандидат технических наук, ведущая отделом археобиологии и информационных технологий Института археологии им. А.Х. Халикова Академии наук Республики Татарстан (г. Казань); e-mail: saif_gm@mail.ru

Основные центры Каспийской торговли во второй половине XVIII века

Во второй половине XVIII века Каспийская торговля была очень прибыльной как для России, так для прикаспийских стран, и в первую очередь для Азербайджана.

Основным центром, связывающим Россию с восточными странами, был город Астрахань, находившийся на пересечении Волжско-Каспийского пути. Важными центрами торговли с Россией на территории Азербайджана были Баку и Дербент. Баку был центром традиционной торговли. Суда иногда приходили и к Сальяну, Ниязабаду, Ленкорану.

Ключевые слова: Каспийская торговля, торговые суда, киржим, караван-сарай, консульство, Азербайджан.

Во второй половине XVIII века Каспийская торговля являлась самой выгодной торговлей для России. Большая часть этой торговли приходилась на долю Азербайджана.

Основным центром, соединяющим Россию с восточными странами, в том числе с Азербайджаном, был крупный город и порт Астрахань, соединяющий Волжский торговый путь с Каспийским морем. В городе находились три больших караван-сарая (русский, армянский и индийский). Среди постоянных гостей этих караван-сараяв было немало азербайджанцев [1, с.285].

Торговый путь из Астрахани через Москву и Петербург в Европу и обратно был одним из важных торговых путей. Из Астрахани на юг было два пути: главная дорога через Каспийское море и сухопутная дорога, которая проходила через Кизляр.

В XVIII веке большинство товаров перевозили по морскому пути. Сухопутная караванная дорога через Кизляр, хоть и считалась менее выгодной, но, тем не менее, она находилась на пересечении сухопутных дорог Кавказа и России, что делало ее не менее важным торговым центром, чем Астрахань. Годовой торговый оборот Кизляра составлял около 200 тыс. руб. [1, с.287].

Алиева Ф.А. Основные центры Каспийской торговли
во второй половине XVIII века

Известно, что в зимние месяцы воды Каспийского моря вблизи Астрахани замерзали, и в связи с этим с ноября по март месяц порт не работал. А через Кизлярскую дорогу торговля продолжалась круглый год. Русские торговые суда зимовали в азербайджанских и иранских портах. В течение этого времени они занимались внутренними перевозками, что давало им лишние заработки. Через Кизлярскую дорогу в Россию завозили азербайджанское шелковое сырье. В этом деле активно участвовали шекинские, шемахинские, дербентские и бакинские купцы – мусульмане, армяне и грузины [2, л.67–67об.].

Несмотря на все это, у этого торгового пути, проходящего через Кизляр, были свои недостатки. По сравнению с морскими путями перевозка по сухопутным дорогам обходилась дороже. Товары доходили до пункта назначения с опозданиями. Частые набеги на караванные пути пагубно влияли на доходы купцов. Из-за отсутствия нужного (или жесткого) контроля, через эти пути из России вывозили такие запрещенные на экспорт товары, как золото, серебро, лошади и т.д. [2, л.11; 3, л.56–59]. По словам современников, через Кизляр из России скрытыми путями вывозили товары на сумму свыше миллиона руб. [4, с.111]. В 1768 году российский консул в Баку М.Е. Суляков предложил Коллегии иностранных дел из-за отсутствия контроля запретить передвижение сухопутными дорогами, чтобы прекратить контрабанду. Однако по политическим и торговым соображениям предложение консула не нашло поддержки правительства. Чтобы ужесточить контроль на дорогах, были предприняты новые меры, созданы новые таможенные пункты [5, л.21]. Только в 1787 году российское правительство на год запретило экспорт товаров через Кизляр [5, л.18–19; 1, с.289]. Из-за частых набегов по этой дороге в 1774 году стало невозможно передвигаться. И только в 1775 году после прихода русской армии в Дагестан в карательных целях ситуация немного наладилась [1, с.288].

Одним из главных центров торговли между Азербайджаном и Россией был город Дербент. Многие азербайджанцы, грузины, армяне и индийские купцы привозили свой товар в Дербент. В Дербенте продавали железо, сталь, лен, ткань махуд полушерстяная и другие товары из России. Русские купцы покупали здесь местные

Алиева Ф.А. Основные центры Каспийской торговли
во второй половине XVIII века

азербайджанские товары, а также товары, привезенные из соседних магалов [6, с.5].

Дербент не являлся благополучным портом. Подводные камни мешали судам приближаться близко к берегу, им негде было безопасно причалить. Все это затрудняло возможности развития морской торговли Дербента [6, л.4 об.; 7, с.21–22].

В отчете В.Зубова, подготовленном русскому правительству в конце XVIII века, говорилось, что в Дербенте нет порта, и судам приходится останавливаться посреди открытого моря, подальше от берега. В отчете также говорилось о том, что в городе Дербент и в его округе выращивают главным образом шафран, золотую краску, разные фрукты и изготавливают ткань, ткани из хлопка. Горожане отвозят свои товары в Кизляр, а там покупают в основном русские товары: железо, сталь, лен и т.д. [6, л.4 об.].

В торговле с Россией Ниязабад тоже длительное время играл важную роль. Здесь пересекались караванные и морские пути. Ниязабад был местом, где торговали купцы из России, Англии и других стран. Ниязабад считался морскими воротами города Шемахи. Но во второй половине XVIII столетия изменения, происходившие в транзитных дорогах, в первую очередь укрепление позиции Баку в транзитной торговле, привели к тому, что Ниязабад как портовый город потерял свою значимость [1, с.289–290]. По сравнению с Ниязабадом Баку был более благоприятным портом, так как путь в Шемаху отсюда был намного короче и удобней. В связи этим торговля с Россией проводилась через Баку.

В архивных материалах конца XVIII века об этом говорится следующее: остановка в Ниязабаде, хоть и благоприятная, но не очень выгодная, так как кубинцы и их соседи отправляют часть своего товара через Дербент, остальную часть – через Баку и там же покупают нефть, соль и российские товары [6, л.5]. Караванный путь из Ниязабада направляется в Баку и в Шемаху. В Шемаху путь простирался сначала от берегов Каспийского моря, потом из Шабрана (ущелье Тенге), а дальше через горы.

Несомненно, главным центром торговли с Россией был город Баку – самый близкий из портов на Каспии. Здесь суда могли безопасно причаливать. Берега Бакинского залива были достаточно глу-

бокие, и суда могли безопасно приближаться к берегу и останавливаться на глубине 7 сажен [6, л.5]. Представитель России в Грузии С.Бурнашев и консул Суляков также характеризовали Баку как самый выгодный порт и центр торговли [8, с.10; 9, л.166, 168].

Баку имел широкие торговые связи с другими городами Южного Кавказа. В период присоединения северо-восточных земель Азербайджана к Кубинскому ханству торговая значимость Баку особенно возросла. Баку был центром транзитной, а также Каспийской торговли. Жители окрестных районов прибывали в Баку, чтобы купить русские товары. Из Мазандарана, Гиляна, Ленкорана и Южного Азербайджана сюда приезжало множество купцов [6, л.5]. С.Броневский писал, что в Баку шла достаточно качественная торговля, особое место занимали русские и европейские товары. Астраханские товары отвозили из Баку в Иран, а там пустые суда заполняли нефтью, сталью, шафраном для отправки в Гилян [10, с.225].

Автор, исследовавший положение русской торговли в Каспийском море в конце XVIII века, пришел к такому выводу, что для торговли с Ираном и Азербайджаном Баку – единственное благоприятное и доходное место [6, л.6]. Из Баку до Персидского залива шел безопасный караванный путь. Этот путь проходил через Тебриз, Ардебиль, Казвин, Султание, Тегеран, Кашан и Исфахан. На этом пути находилось несколько караван-сараев [6, л.6].

Исследователь, изучавший восточную торговлю России, писал: «Известно, что секта гербов является главной в Индии, и многие ее представители отправляются в Баку на паломничество. "Не превратит ли развитие торговли в Баку его в Мекку для индусов?"» [6, л.6 об., 7]. По мнению автора, главной причиной отправки русской армии Екатериной II на Южный Кавказ, не наказание Ага Магамед хана Каджара, а на самом деле желание установить господство русской торговли в Иране [6, л.7].

Морской путь из Баку тянулся в Сальян и Ленкорань. В XVIII веке эти порты имели значимость. Сальян был одним из центров русской торговли. Русские суда периодически плавали по Куре между Астраханью и Сальяном. В Сальян привозили товары из России, а обратно в Россию ввозили рыбу, шелк, сырье и другие местные товары [10, с.474]. Русские купцы из Сальяна и Джавада шли в Северо-

Западный Азербайджан и в Грузию, или же Южный Азербайджан и Иран.

Ленкорань и остров Сара в Кызылагаджском заливе играли роль остановки для русских судов. Русские еще с XVII века приезжали в Ленкорань. В 1785 году русский чиновник Шубин характеризовал Ленкорань как главный пункт российско-азербайджанской торговли в Каспийском море. Он писал, что отсюда можно торговать со всеми «Иранскими городами» [11, с.51]. Но по официальным данным российского консула в Ензели М.Скибиневского, в 90-е годы XVIII столетия торговая значимость Ленкорана не была велика.

Морской путь шел из Баку, Сальян и Ленкорань в Ензели, Астрабад и в Мазандаран. Торговый морской путь, который начинался в России и простирался с Северо-Восточного Азербайджана до Северного Ирана, был связан с южными караванными путями. Сухопутные дороги из Баку и Ензели простирались до Центрального Ирана и Индии. Эта дорога проходила через Ардебиль, Тебриз, Казвин, Каюан и Исфахан. В Исфахане дорога делилась на две части: одна направлялась в Шираз-Персидский залив, а другая – в Багдад и в Басру. Английский купец и путешественник Дж. Форстер из Бенгалии перешел в Индию, через Восточную Индию в Кабул, оттуда в Барфоруш, затем Каспийским морем приехал в Баку, а из Баку отправился в Россию и Англию [12, с. 8–9].

В древности из Индии и Северного Ирана был морской путь в Джавад, Гянджа, Тифлис, Гори, Сурам, Кутаиси. По словам С.Броневского, в XIX веке этот путь постепенно потерял свое значение [10, с.249].

Товары из Астрахани в Дербент, Баку, Сальян, Ленкорань, Ензели и в Мазандаран перевозили исключительно русские торговые суда. В XVIII веке число русских судов в Каспийском море значительно повысилось. В Астрахани и Поволжских городах находилось множество доков для ремонта речных и морских судов. По мнению П.Г. Буткова, число русских судов, ходивших между Астраханью и портами Азербайджана и Ирана, достигало 38 [13, с.126].

В 1752 году по решению Сената в Астрахани была создана специальная морская компания из 25 судов [14, т. 2, с.394]. В 1785 году

число частных российских судов, плававших между портами Азербайджана и Астрахани, достигло уже 57 [15, л.36–38].

Перевозка товаров приносила огромные доходы владельцам судов, которые сдавали в аренду азербайджанским и иранским купцам за высокую плату. В среднем период аренды составлял 6 месяцев [1, с.305]. В архивных документах говорится, что в 1773 году житель Ширвана брат Ага Мирзы Зейналабдин взял в аренду корабль для перевозки своего товара из Астрахани в Ензели. По прибытию в Ензели стало известно, что у Ага Мирзы и здесь есть готовый товар, который ждет перевозки. В таком случае ему пришлось продлить срок аренды [16, л.115]. Помимо аренды, давали и подрядчиков. В некоторых случаях азербайджанские купцы вступали в сообщество русских купцов [1, с.305].

У азербайджанских ханств, кроме маленьких морских судов, которые назывались *киржим*, не было морского флота. А этими судами перевозили груз на близкие расстояния, на дальние расстояния они плавать не могли. Из-за своих габаритов они не могли противостоять морским волнам. Киржимы за один раз перевозили от 50 до 100 человек. У них были паруса. Сандалы же были в форме ванны и плавали по направлению ветра. Киржимы могли быть как у ханов, так и у отдельных людей. У бакинского хана было больше судов.

Из-за отсутствия своего морского флота азербайджанская торговля была зависима от русского торгового флота. Киржимы строились в основном в Баку и Ензели.

В процессе создания использовались русские материалы – кнут, паруса, дерево и т.д. Русское правительство всячески препятствовало развитию судопроизводства и запретило продажу материалов для строительства этих судов [16, л.113–113об.].

Россия с ревностью относилась к инициативе правителей Прикаспийских областей создать свой флот. Русский шпион майор Мирзабек Ваганов в 1773 году сообщал, что Идаят хан из Гиляна построил 3 судна (1 галиот, 1 бот, 1 шкоут). В панике Коллегия иностранных дел сразу же потребовала объяснения у Яблонского, русского консула в Реште [17, л.59–60].

С.Г. Гмелин предлагал сжигать все суда, которые не принадлежали русской компании [18, л.28]. Спустя год, в 1774 году, некото-

рые высокопоставленные русские чиновники выступили с аналогичными предложениями. Однако Государственный Совет решил, что подобные маленькие суда не составляют угрозу интересам России в Каспийском море [6, с.787]. Командир российской армии на Кавказской линии П.С. Потемкин просил разрешения уничтожить все «иранские суда» во всех портах, чтобы в Каспийском море не было судов, кроме российских [19, л.13–13об.]. Граф Войнович также в своих письмах кубинскому и гилянскому хану требовал уничтожить все суда, принадлежавшие местным жителям [1, с.308].

В результате политики российского правительства о запрете плавать в Каспийском море нерусским судам, все ближние и дальние перевозки полностью перешли в руки русских судовладельцев. Этому благоприятствовали условия и то, что перевозка российскими судами была дешева, безопасна и быстра.

Запрет хождения местных судов нередко вызывал конфликты между представителями русской власти и местными ханами, в частности Кубы, Баку и Гиляна.

Аварии тоже отрицательно влияли на перевозки товаров, которые случались по причине низкого качества мореходства, а также из-за нарушений правил эксплуатации [1, с.310]. Например, по некоторым данным, причиной аварии, произошедшей вблизи реки Самур в конце 1775 – в начале 1776 года, являлась «прожорливость» приказчика, который перегрузил корабль [20, л.171].

В караванных путях грузы возили верблюды, лошади и мулы. Верблюдами пользовались обычно для дальних расстояний – из Шемахи до Исфахана. В Кубе, Баку, в Гяндже и Шемахе часть товаров перевозилась в тележках [21, л.30–32].

На караванном пути находились караван-сарай. Некоторые из них были просторные и укрепленные, которые в трудные, опасные времена сыграли роль убежищ. По данным источников, в караван-сараях, находившихся рядом с горой Бешбармак, во время вражеских атак могли спрятаться 500 семей [21, л.20–21].

Караван-сарай строились не только на дорогах, а также в городах. В городе Шеки были различные караван-сарай [22, с.66]. М.Чулков писал, что в Шемахе находилось около 20 караван-сараяв и гостевых домов [15, л.602].

Алиева Ф.А. Основные центры Каспийской торговли
во второй половине XVIII века

Караван-сарай, находившиеся в городах, обычно обслуживали приезжих купцов и служили только в качестве гостевого дома, также в качестве амбара, стойла и как место для продажи товара. Чтобы предотвратить нападение и убийства, в Шеки караван-сарай строили, как башни. Нижними этажами пользовались в качестве амбара, на верхних этажах жили купцы. По ночам ворота караван-сарая запирали [22, с.15].

Первое время русское правительство в Каспийской торговле отдавало предпочтение Гилян. По этой причине, консулу было приказано жить в Ензели. Однако русский консул в Ензели Чекалевский в своем сообщении от 23 мая 1755 года жаловался на то, что местные жители притесняют консула и русских купцов. Кроме того, он жаловался на влажный климат города, вызывавший различные болезни, и просил о переводе консульства в Баку. Он думал, что в первую очередь надо обратиться к Маммедгасан хану Каджару для переезда консульства в Лангеруд. В случае отказа он был намерен рассмотреть другой вариант [22, с.70–71]. Этот вопрос был поставлен и обсужден в Коммерц-коллегии и в Коллегии иностранных дел, но было принято решение пока оставить консула в Ензели, так как лишь в таком случае можно было быть в курсе всех событий, происходивших в Иране [22, с.72–74]. Императрица Елизавета в связи с этим вопросом в 1755 году издала приказ о принятии мер для безопасности русских купцов в Ензели [22, с.78–81]. В 1754 году русское консульство перевели из Гиляна в Баку [1, с.342]. Таким образом, центром Каспийской торговли России стал город Баку. Переведя центр торговли с Прикаспийскими государствами в Баку, русское правительство, тем самым, старалось обеспечить безопасность своих купцов.

Однако между консулом Чекалевым и бакинским ханом Мирза Магомед ханом в 1758 году возник конфликт. Этот конфликт был связан с аварией, в которую попало русское торговое судно под названием «Святой Иоанн». Консул обвинил бакинские власти в краже товаров судна, попавшего в аварию, и в убийстве нескольких людей. Мирза Магомед хан сказал, что такие обвинения абсолютно беспочвенные и приказал не впускать в город консула и его служащих [23, с.121]. Чекалевский попросил правительство о переводе

Алиева Ф.А. Основные центры Каспийской торговли
во второй половине XVIII века

консульства обратно в Астрахань. Однако русское правительство решило, что ради интереса торговых дел оно должно остаться в Баку. Ему дали поручение разжечь разногласия между кубинским, шемахинским и бакинским ханами [2, л.86–89]. В таком случае, Чекалевский попросил переехать в Ниязабад. Он уже получил согласие от кубинского и шемахинского хана для переезда в Ниязабад. Дальше он изменил свое решение, так как думал, что Ниязабад был недостаточно удачным портом. Чекалевский писал, что Сальян самый благоприятный порт для торговли и к тому же кубинскому правителю Фатали хану можно доверять больше всех [1, с.343–344].

В 1759 году Чекалевский получил разрешение вернуться в Астрахань. Спустя 3 года было принято решение открыть в Баку консульство. Илья Игумнов был назначен консулом в Ензели, а Михаил Суляков – в Баку. Консулы должны были создать благоприятные условия для русских купцов, предотвратить экспорт запрещенных товаров, организовать защиту имущества русских купцов и т.д. [24, л.3].

По прибытию в Гилян Игумнов предложил перевести консульство в Сальян [25, с.603]. Однако правительство решило, что не может позволить себе закрыть консульство в Гиляне, так как это могло бы ослабить связи с Ираном и сузить круг деятельности русских купцов. Было решено оставить консульство в Ензели.

Фатали хан обещал Сулякову создать условия для русских купцов в случае перевода консульства в Сальян. Тем самым Фатали хан хотел ослабить Бакинское ханство. Война между Кубой и Шемахой отрицательно повлияла на торговлю в Баку. Консулу понравилось предложение Фатали хана [1, с.351–352]. В 1768 году центр русской торговли в Азербайджане был переведен из Баку в Сальян [23, с.614].

Но вскоре торговля в Баку вновь начала процветать. В 1770 году по решению Сената консульства в Ензели и Баку объединили. Консулом в Ензели был назначен Боголюбов. Климат города, однако, мешал ему работать дальше, и 18 апреля 1771 года по приказу Екатерины II на его место был назначен Василий Яблонский [26, л.1, 4–19].

В период войны между Кубинским и Шемахинским ханствами (1765–1768) товарооборот, особенно экспорт шелкового сырья из Баку в Астрахань, значительно снизился. Дорога из Шемахи в Баку и Сальян была опасной и часто закрывалась [1, с.363–364].

Алиева Ф.А. Основные центры Каспийской торговли
во второй половине XVIII века

Соединение Северо-Восточного Азербайджана в 1768 году под гегемонией Кубинского ханства создало благоприятные условия для развития торговли. Купцам разрешили свободный вход в базар, куплю-продажу. Правительство защищало торговые пути. Особое отношение было к торговле с Россией. Руководитель Российской Коллегии иностранных дел Н.И. Ланин в письме Фатали хану поблагодарил его за созданные условия для русских купцов [27, v.82; 1, с.367].

Источники и литература

1. Абдуллаев Г. Азербайджан в XVIII веке и взаимоотношения его с Россией. Баку: Изд-во АН Азерб. ССР, 1965. 621 с.
2. РГАДА. Ф.276. Оп.1. Д.647.
3. ГААО. Ф.394. Оп.1. Д.4173.
4. Маркова О. Русско-иранская торговля в последние десятилетия XVIII века // Ученые записки Института востоковедения Академии наук Азербайджанской ССР. 1960. №1. С. 101–112.
5. РГАДА. Ф.276. Оп.1. Д.643.
6. Архив Института истории Петербургского филиала Российской Академии наук. Ф.36 (Воронцовы). Д.553. Ч.1.
7. Гмелин С.Г. Путешествие по России для исследования трех царств естества / пер. с нем. Ч. 3. Половина 1. СПб.: При Имп. Акад. наук, 1785. 336 с.
8. Бурнашев С.Д. Описание областей Адрибиджанских в Персии и их политического состояния. Курск: Тип. Курск. приказа обществ. призрения, 1793. 28 с.
9. РГАДА. Ф.276. Оп.1. Д.637.
10. Броневский С.М. Новейшие географические и исторические известия о Кавказе. Ч.1. М.: Тип. С. Селивановского, 1823. 385 с.
11. Mustafazadə T.T. Azərbaycan-Rusiya münasibətləri VIII əsrin ikinci yarısı – XIX əsrin əvvəllərində. Bakı, “Şərq-Qərb”, 2013. 528 s.
12. Форстер Г. Путешествие из Бенгалии в Петербург / пер. с англ. С.Саламовой // Научный архив Института истории НАНА, инв. 380.
13. Бутков П.Г. Материалы для новой истории Кавказа, с 1722 по 1803 год. Ч.2. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1869. 602 с.
14. Чулков М.Д. Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах от прежних времен до ныне настоящего и всех преимущественных узаконений по одной государя Петра Великого и ныне благополучно царствующей государыне императрицы Екатерины Великая,

Алиева Ф.А. Основные центры Каспийской торговли
во второй половине XVIII века

сочиненное Михайлом Чулковым. Т.2. Кн.2: Торговля через Каспийское море. СПб.: при Имп. Акад. наук, 1785. 90, 1–446, 449–626[=624] с.

15. РГВИА. Ф.52 (Потемкин). Оп.1. Д.350. Ч.2.

16. РГАДА. Ф.276. Оп.1. Д.645.

17. АВП РФ. Ф.77 (Сношения России с Персией, далее – СРП). Оп.5. Д.2.

18. ПФАРАН. Ф.3. Оп.34. Д.40.

19. РГВИА. Ф.52. Оп.1. Д.331 Ч.4.

20. АВП РФ. Ф.77 (СРП). Оп.6. Д.490.

21. РГВИА. Ф.1846. Оп.16. Д.1844.

22. İsmayıl M., Vağirova M. Şəki xanlığı. Bakı. Azərbaycan Dövlət Nəşriyyatı, 1995. 76 с.

23. Уляницкий В.А. Русские консульства за границею в XVIII веке. М.: Тип. Г. Лиснера и А. Гешеля, 1899. Ч.2. [2], DCLXXI с.

24. РГАДА. Ф.276. Оп.1. Д.633.

25. Уляницкий В.А. Русские консульства за границею в XVIII веке / Исследование В.А. Уляницкого: [в 2 ч.]. М.: Состоящая при Московском главном архиве Министерства иностранных дел комиссии печатания госуд. грамот. и договоров; Тип. Г. Лиснера и А. Гешеля, 1899. Ч.1. [2], II, 678, 201, [2] с.

26. РГАДА. Ф.276. Оп.1. Д.648.

27. АВП РФ. Ф.77 (СРП). Оп.1. 1768 г. Д.15.

Алиева Фариди Алиёлдаш кызы – доктор философии по истории, ведущий научный сотрудник Института Истории им. А.А. Бакиханова Национальной академии наук Азербайджана (г. Баку); e-mail: haciferide@hotmail.com

«Из лашман в казаки». Социальная история татар-казаков с. Зубочистка Первая Оренбургского казачьего войска

В статье рассматривается история села Зубочистка Первая Оренбургского казачьего войска, население которого изначально было приписано к Казанскому адмиралтейству. Приводятся данные о динамике численности населенного пункта, социально-правовое положение жителей и т.д.

Ключевые слова: татары-казаки, село Зубочистка Первая, Оренбургское казачье войско, Татищевская станица, лашманская повинность, Оренбургская пограничная линия.

Татары деревень Зубочистенка–1¹ (основана в 1788 г. уроженцами из Мухранова хутора) и Чесноковка несли тяжелую повинность. По распоряжению Казанской адмиралтейской конторы их ежегодно направляли на вывозку и вырубку лесов для кораблестроения. Император Павел I указом от 14 апреля 1799 г. на имя Н.Н. Бахметева удовлетворил ходатайство татар этих деревень о причислении в Оренбургское казачье войско, освободив их от лашманской повинности [1].

Сами зубочистенцы считают, что их предки пришли сюда из Ульяновской области, а уроженцы с. Мухраново (современный Илекский район Оренбургской области) были лишь первыми поселенцами исследуемого населенного пункта. Таким образом, основу с. Зубочистка Первая² составили татары-мишари – выходцы из Уль-

¹ Есть три версии происхождения названия села Зубочистка Первая: 1) от мужского татарского имени Зубат, 2) от названия реки Зубочистенка, 3) от слова изба (ызба) [1; 2]. Мы считаем, что каждая из версий имеет право на существование.

² Село Зубочистка Первая до причисления в ОКВ являлось деревней. Затем село именовалось станицей, отрядом, поселком. Именно поэтому, мы употребляем различные варианты названия этого населенного пункта, в зависимости от периода времени, о котором идет речь в тексте настоящей статьи.

Аминов Р.Р. «Из лашман в казаки». Социальная история татар-казаков
с. Зубочистка Первая Оренбургского казачьего войска

яновской области. Полевые исследования, проведенные нами летом 2018 г., подтверждают версию местных жителей о происхождении и начальном этапе заселения поселка [2]. Что касается с. Мухраново, то, судя по преданиям, бытующим среди местных жителей, они переселились из Нижнего Поволжья (предположительно из Астрахани). Согласно нашим наблюдениям, в говоре мухрановцев отсутствует мишарский диалект татарского языка [3].

По архивным данным нам удалось установить, что жители с. Мухраново проживали на территории современного села Зубочистка Первая до 1788 г. Выяснилось, что еще в 1786 г. на р. Зубочистке имели поселение Абдрашит Мустафин и Башир Муканаев, переселившиеся сюда с хутора Мухрановский, в котором произошел пожар [4, л.227].

Следует заметить, что в конце XVIII в. жители Зубочистенки–1 и Чесноковки в связи с киргиз-кайсацкими набегами вынуждены были проживать в Нижнеозерной крепости [5, л.4 об.].

Рассмотрим состав населения с. Зубочистка Первая по данным VII (1816 г.) и VIII (1834 г.) ревизий.

В 1816 г. атаманом Зубочистенской–1 станицы являлся 44-летний русский казак Петр Касаткин. В 1817 г. Касаткина с семьей перевели на поселение в Татищевскую крепость [6, л.262 об.; 7, л.243 об.–244]. Судя по всему, первое время функции атаманов в с. Зубочистенка–1 выполняли русские казаки.

Согласно материалам VII ревизии, в Зубочистенской–1 станице проживало 76 семей (174 души м.п. и 161 душа ж.п., или 335 душ об. пола), из них 7 семей (9,21%) 18 душ м.п. и 16 душ ж.п. (34 души об. пола) [6, л.262–272] являлись русскими, оставшиеся 69 – семьи татар-казаков. Стоит отметить, что миграционные процессы в Зубочистенской–1 станице были мало распространены. Так, в 1812 г. сюда был переведен из Рычковской станицы хорунжий Иван Чеботарев (с женой Акулиной и дочерью Надеждой), уже после переезда семья Чеботарева пополнилась еще двумя детьми. Из соседней Зубочистенской–2 станицы была подселена семья Алмаза Богданова (вместе с женой Халидой), по этому маршруту в 1812 г. последовал мулла Биккин Буркеев [6, л.262 об.–264]. Говоря о духовной составляющей села, забегая вперед, отметим, что к 1890 г. в

пос. Зубочистенский–1 имелось две деревянные мечети, т.е. уровень духовности у зубочистенцев был очень высоким [8, с.85].

В начале XIX в. оренбургские власти осуществляли политику перевода татарского населения ОКВ (входившего в Оренбургский уезд) в состав 9-го башкирского кантона (оставляя татар-казаков на прежнем месте жительства). Обратившись к архивным материалам, мы наблюдаем подобную тенденцию и в Зубочистенской–1 станице. В общей сложности, в 9-й башкирский кантон было причислено 12 семей (62 души об. пола, из них 36 душ м.п. и 26 душ ж.п.) [9, л.639–642].

Материалы VIII ревизии не зафиксировали каких-либо пополнений в период с 1817 г. по 1834 г., что касается покинувших поселение, то в основном это были русские семьи. Семьи Якова Чеботарева (2 души м.п.), Михаила Ховрина (2 души м.п.), Егора Ховина (2 души м.п.), а также Николай Гаврилов были подселены в Рычковский отряд. Из других миграций отметим перевод Степана Гаврилова в Оренбургский казачий полк, Аполлона Ховрина – в Чернореченскую крепость. Относительно выбывших татар-казаков отметим семью Алмаса Богданова³ (3 души м.п. и 1 душа ж.п.) и Рамазана Юмакаева, переселившегося в Зубочистенскую–2 станицу [7, л.246 об.–247, 263 об.–264].

В связи с тем, что данные об атамане на 1834 г. в ревизской сказке отсутствуют, не представляется возможным определить, кто именно являлся атаманом Зубочистенского–1 отряда. Мы располагаем сведениями об атаманах пос. Зубочистенский–1 начала XX в. В частности, в годы Первой мировой войны (1914–1918 гг.) атаманом зубочистенцев был казак из татар Габдулла Богданов [10, с.182].

Особенностью семей мусульман-казаков являлось многоженство. В Зубочистенской–1 станице, по материалам VII ревизии (1816 г.), было 10 полигамных семей, в 1834 г. их количество воз-

³ Сам Алмас Богданов бежал из поселения в 1817 г., а его семья (2 сына – Нигаметулла, Ахтям и жена Халида) были переведены в 1820 г. в Рычковский отряд [7, л.246 об.–247].

Аминов Р.Р. «Из лашман в казаки». Социальная история татар-казаков с. Зубочистка Первая Оренбургского казачьего войска

росло до 18⁴ [6, л.262–272; 7, л.242–265]. К 1834 г. наибольшее число татар-казаков проживало в Зубочистенском–1 отряде – 524 души об. пола (15,3% от общего количества татар-мусульман) [11, с.73]. Очевидно, что за 16 лет численность с. Зубочистка Первая возросла на 189 чел. (56,4%), в среднем на 11,8 чел. в год.

Приведем данные о динамике численности населения с. Зубочистка Первая с начала XIX в. до наших дней.

Таблица 1

Динамика численности населения с. Зубочистка Первая (1816–2016 гг.) [6, л.262–272; 7, л.242–265; 8, с.85; 12, с.149; 13, с.185 (228); 14]

Год	Кол-во семей (дворов)	Душ м.п.	Душ ж.п.	Душ об. пола	Ср. кол-во членов семьи
1816	76	174	161	335	4,4
1834	83	268	273	541	6,5
1866	134	469	455	924	6,8
1890	258	854	828	1682	6,5
1900	276	–	–	1704	6,1
2016	–	–	–	823	–

Из данных таблицы 1 следует, что за 200 лет (с 1816 г. по 2016 г.) – население с. Зубочистка Первая возросло на 488 чел. Максимальный прирост в селе зафиксирован в период с 1866 г. по 1890 г.: +758 чел. (т.е. – за 24 года в среднем население увеличивалось на 31,5 чел.). Для сравнения, с 1890 г. по 1900 г. численность с. Зубочистка Первая возросла лишь на 22 чел. (2,2 чел. в год в среднем). На наш взгляд, одной из причин столь низких показателей могли стать голод и неурожай, бывшие в Оренбургской губернии в то время. В среднем, наиболее крупные по составу семьи отмечены нами в 1866 г. – 6,8 чел., минимальные – в 1816 г. – 4,4 чел.

Нами не зафиксировано каких-либо крупных миграционных процессов в пос. Зубочистенский–1 (именно так тогда называлось с. Зубочистка Первая) во второй половине XIX в. Стоит лишь отме-

⁴ Сложно сказать, когда именно в среде зубочистенцев исчезли полигамные семьи.

туть, что в это время в среде мусульман Оренбуржья интенсивно проводилась политика распространения русского образования. В то же время власти ущемляли и религиозные чувства верующих, сворачивая систему конфессионального образования. В ходе проверки 1894 г. мусульманских поселений ОКВ оренбургским муфтием М. Султановым был выявлен факт миграции в Османскую империю татар-казаков станиц Пречистенская, Нижнеозерная (пос. Чесноковский – 20 семей), Татищевская (в том числе жителей пос. Зубочистенский–1 – 13 семей, а также пос. Рычковский – 5 семей), получивших заграничные паспорта в 1893 г. [11, с.94; 15, с.258–259, 290].

К началу XX в. пос. Зубочистенский–1 настолько разросся, что жителям стало не хватать земельных угодий. Все это привело к тому, что 19 августа татарам пос. Зубочистенский–1 было разрешено переселиться в Таналыкскую станицу и основать пос. Верхне-Зубочистенский, также в данную станицу в 1913 г. входил пос. Ново-Зубочистенский⁵, в котором проживали татары-мусульмане [16, л.39 об.].

Главным богатством казаков ОКВ были земельные угодья, каждой душе м.п., достигшей 18-летнего возраста, выделялось 30 дес. Генеральное межевание земель в исследуемом нами населенном пункте было произведено в первой четверти XIX в. В результате, жителям д. Зубочистенка–1 вместе с Татищевской крепостью землемерами было выделено 39555 дес. земельных угодий. Определить, сколько именно из этого количества принадлежало зубочистенцам, не представляется возможным [11, с.102–103].

Со временем межи поросли травой, а установленные межевые знаки и вовсе терялись. В частности, 20 июля 1912 г. казаки пос. Зубочистенский–1 вызвали землемера, который восстановил межи и межевые знаки [17, л.2, 11, 15 об.].

В конце XIX в. зубочистенцы предпринимали усилия получить в собственность лесные участки. Так, казак пос. Зубочистенский–1 А.М. Мазитов обратился в 1899 г. с просьбой узаконить за ним «500 корней леса», которые он посадил рядом со своей мельницей, неподалеку от р. Зубочистенка. Войсковое хозяйственное правление

⁵ Судя по всему, в данном поселении обосновались жители пос. Зубочистенский–1.

ОКВ направило данное дело надворному советнику Сорокину, чтобы тот произвел опрос старожил-жителей и выяснил, кто же на самом деле развел данную лесную рощу [18, с.108–109].

Как известно, основной повинностью казаков до третьей четверти XIX в. являлась служба на Оренбургской пограничной линии (с 16 мая по 16 ноября), где казаки выполняли довольно опасные конвойную, сторожевую и разведочную работы [11, с.133]. До введения в 1798 г. кантонной системы управления служба оренбургских казаков была бессрочной и начиналась с 17 лет. С 1798 г. были введены возрастные рамки службы – от 20 до 50 лет (т.е. срок службы составлял 30 лет) [19, с.79]. С введением «Положения 12 декабря 1840 г.» казаки в течение 25 лет исполняли воинскую повинность на полевой службе и 5 – на внутренней. В свою очередь, полевая служба казаков ОКВ делилась на линейную и на службу внутри Российской империи и на ее границах. В связи с этим в полках велось две очереди, первая – для службы на линии: в ней полки менялись каждый год; вторая – для внешней службы, здесь полки чередовались раз в три года. Для офицеров войска срок службы как в полевой, так и во внутренней составлял 25 лет. Во второй половине XIX в. срок службы был сокращен. Так, 28 октября 1866 г. для полевой он составлял 15 лет, для внутренней – 7 лет. В 1876 г. была упразднена линейная служба казаков. Основной повинностью казаков с тех пор являлась служба в Средней Азии. К 1909 г. срок службы оренбургского казака сократился и составил 18 лет [20, с.333; 21, с.90; 22, с.184–185].

Первое участие зубочистенцев в военных кампаниях ОКВ – зафиксировано в Отечественной войне 1812 г. и Заграничных походах Российской армии 1813–1815 гг. Всего было мобилизовано 19 человек, средний возраст которых составлял 26,7 лет: Мавлют Богданов, Мухамедьяр Мазитов, Хисамутдин Мурмеев, Рейм Мусин, Бикташ Сулейманов, Ишмухамет Сеитов, Садретдин Вагапов Курманаев, Сеитгазы Габулбазов, Курмангали Бекмурзин, Шамигул Юзеев, Адельша Сакаев, Биткул Исхаков, Сейфутдин Сулейманов, Кутлумет Салиев, Саты Бахтиев, Зайнигабдин Мазитов, Нигаметулла Абузяров, Хасан Давлетшин, Рабит Мазитов [6, л.262–272].

Неизвестно, участвовали ли зубочистенцы в русско-турецких войнах 1828–1829 гг. и 1877–1878 гг., Хивинском походе 1873 г.,

Кокандском походе 1875–1876 гг., Памирском походе против афганцев 1892–1893 гг. Мы располагаем сведениями об участии зубочистенца Нугмана Ишкенина в Русско-японской войне 1904–1905 гг. [2]. Казаки Татищевской станицы и входивших в нее поселений принимали активное участие в Первой мировой войне 1914–1918 гг., в основном в составе 7-го, 13-го и 14-го Оренбургских казачьих полков [10, с.182–188].

В течение XVIII – первой половины XIX в. для линейных поселений было характерно такое явление, как баранта: набеги на поселения казаков, угон людей и скота. Не являлась исключением в этом плане и Зубочистенская–1 станица. В частности, взятый в плен киргиз-кайсаками (казахами) в 1822 г. Абдулмен Аблязов к 1834 г. все еще не был освобожден [7, л.250 об.].

Кроме линейной службы, на казаков (от 17 до 55 лет) были возложены многочисленные натуральные и денежные повинности. К первой категории относились губернские и войсковые, ко второй – в основном станичные. К повинностям губернским относились составление дорожных капиталов, содержание земских станций, ветеринарного надзора и т.д.; к повинностям войсковым – земской сбор для восполнения расходов на выдачу прогонных денег войсковым должностным лицам при выезде их по делам службы из уездных городов губернии (Оренбург, Верхнеуральск и Троицк), а также на отопление присутственных мест и других зданий. В совокупности с казаков взималось 5 ¹/₄ коп. с души [23, с.43–44, 48].

К этому следует добавить (станичные повинности – *Р.А.*) проведение занятий (зимой) в родных станицах с юными казаками, обеспечение обмундированием, снаряжением и службой казаков и т.д., арестантско-этапная, постоянная, подводная, дорожная повинности, тушение пожаров в степях и лесах, несение караула при хлебных магазинах, церквях, лесах, школах, станичных правлениях, заготовление смолы и леса. Сумма, приходящаяся на все эти повинности, составляла в среднем 50 руб. на одного служилого казака [11, с.149–150].

Несмотря на многочисленные повинности, зубочистенцы находили время для занятий различными промыслами. К примеру, известно, что представители рода Абдюкаевых занимались пчеловодством и охотой. Судя по всему, в селе были и свои кузнецы, о чем

Аминов Р.Р. «Из лашман в казаки». Социальная история татар-казачков
с. Зубочистка Первая Оренбургского казачьего войска

свидетельствует богатая коллекция предметов кузнечного промысла, хранящихся в школьном музее [2].

В с. Зубочистка Первая, впрочем как и во всех поселениях ОКВ имело место социальное расслоение. Кроме казачьей верхушки, представленной атаманом, есаулами, хорунжими и сотниками, были местные судьи, средний класс, бедняки. В процессе несения службы – многие зубочистенцы не возвращались в родную станицу – погибали на фронтах, а их семьи теряли кормильца. Для бедных и нуждающихся казаков (лишившихся жилья, средств к существованию и т.д.) в XIX – начале XX в. местные казаки сдавали небольшие денежные средства в станичную казну для составления различного рода капиталов (линейный, военный, пенсионный, пожарный, обмундировочный, школьный, сиротский и т.д.) [см. подробнее: 11]. Из полученной суммы нуждающимся казакам выделялись средства для полноценного несения службы и проживания в казачьем сообществе.

Любопытны в этом отношении дела, связанные с опекуном сирот среди зубочистенцев. К примеру, 16 февраля 1902 г. наказным атаманом ОКВ Я.Ф. Барабашем Зарыфу Биккулову было выдано удостоверение на получение 114 руб. 41 коп., предназначенных на покупку сироте Баймухамету Биккулову вещей, необходимых для исправления службы, и строевой лошади [24, л.19].

В том же году, 29 октября, Садыку Сулееву позволили получить из сберегательной кассы при Оренбургском отделении Государственного банка 132 руб. 20 коп. с процентами на них, данная сумма была выделена для передачи в обмундировочный капитал на имя сироты Зигангира Резяпова [24, л.120].

Все местные вопросы решались на поселковых сборах, проходивших, как правило, в воскресные и праздничные дни. Интересно, что в 1840-е гг. с. Зубочистка Первая имело статус станицы, а значит – больше прав в решении общественных вопросов, нежели во второй половине XIX в., когда с. Зубочистка Первая было уже поселком, соответственно дела о назначении опекунов, об увольнении и приеме новых лиц в состав поселения, вопросы обмундирования направлялись на рассмотрение станичного сбора. Приговоры об избрании поселковых и станичных атаманов, избираемых на три

Аминов Р.Р. «Из лашман в казаки». Социальная история татар-казаков
с. Зубочистка Первая Оренбургского казачьего войска

года, утверждали войсковые наказные атаманы и наказные атаманы [8, с.85; 25, л.22; 26, с.168; 27, с.332, 344, 346].

Подводя итог, заметим, что на примере с. Зубочистка Первая мы можем наблюдать яркий пример положительного перехода из одного сословия в другое. На протяжении XIX в. и первой четверти XX в. нами не зафиксировано каких-либо крупных вливаний других этносословных групп татар или русских в состав общины зубочистенских татар-казаков. Как правило, численность населения с. Зубочистка Первая быстро росла за счет естественного прироста, не последнюю роль в этом сыграла полигамия, распространенная в этом населенном пункте в XIX в. Убыль населения, с 1900 г. по 2016 г., вероятнее всего, на наш взгляд, связана с миграцией населения во второй четверти XX в. в райцентр – Переволоцкий и областной центр – Оренбург. Характерные особенности казачьей общины способствовали сплочению зубочистенцев и решению ими наиболее проблем сообща.

Источники и литература

1. Попов С.А. Старинные соседи (из блокнота краеведа) // Южный Урал. 1985. 21 ноября.
2. ПМА. Оренбургская область, Переволоцкий район, с. Зубочистка Первая (июнь 2018 г.).
3. ПМА. Оренбургская область, Илекский район, с. Мухраново (июнь 2018 г.).
4. НА РБ. Ф. И–138. Оп. 1. Д. 810.
5. ГАОО. Ф.6. Оп.7. Д.800.
6. ГАОО. Ф.98. Оп.2. Д.25.
7. ГАОО. Ф.98. Оп.2. Д.57.
8. Списки населенных мест Оренбургской губернии, с общими об ней сведениями за 1890 г. Оренбург: Типо-литография Ив. Ив. Евфимовскаго-Мировицкаго, 1892. 497 с.
9. НА РБ. Ф.И–138. Оп.2. Д.146.
10. Бешенцев В.Г., Завершинский В.И., Козлов Ю.Я., Семенов В.Г., Шалагин А.В. Именной справочник казаков Оренбургского казачьего войска, награжденных государственными наградами Российской империи (первый военный отдел). Челябинск: Книга, 2012. 190 с.

Аминов Р.Р. «Из лашман в казаки». Социальная история татар-казаков с. Зубочистка Первая Оренбургского казачьего войска

11. Аминов Р.Р. Татары-казаки в составе Оренбургского казачьего войска (1748–1917 гг.). Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2017. 348 с.

12. Список населенных мест. Ч. II. Оренбургская губерния, 1866. Уфа: Китап, 2006. 260 с.

13. Списки населенных мест Оренбургской губернии. Оренбург: Изд-во Оренбург. губ. стат. комитета, 1901. 251 с.

14. Википедия. Зубочистенский сельсовет. [Электронный ресурс] URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Зубочистенский_сельсовет (дата обращения: 15.09.2018).

15. Загидуллин И.К. Татарское национальное движение в 1860–1905 гг.: монография. Казань: Татар. кн. изд-во, 2014. 423 с.

16. ГАОО. Ф.11. Оп.2. Д.3439.

17. ГАОО. Ф.123. Оп.1. Д.1566.

18. Чернов Н.Н. История лесного хозяйства Оренбургского казачьего войска. Екатеринбург: УГЛТУ, 2010. 195 с.

19. Кузнецов В.А. Иррегулярные войска Оренбургского края. Самара-Челябинск: [б.и.], 2008. 478 с.

20. Столетие военного министерства. 1802–1902. Т. XI. Ч. III. Военская повинность казачьих войск. Исторический очерк / сост. А.И. Никольский, Н.А. Чернощев. СПб.: Типография Товарищества М.О. Вольфа, 1907. 683 с.

21. Положение об Оренбургском казачьем войске. СПб.: Типография департамента военных поселений, 1840. 163 с.

22. ПСЗ–2. Т.41. №43789.

23. Отчет о состоянии Оренбургского казачьего войска за 1899 год. Часть гражданская. Оренбург: Типография А.Н. Гаврилова, 1900. 108 с.

24. ГАОО. Ф.37. Оп.3. Д.439.

25. ГАОО. Ф.6. Оп.12. Д.772.

26. Годовова Е.В. Оренбургское казачье войско в 1798–1865 годах. Самара: Изд-во «Универс групп», 2007. 224 с.

27. ПСЗ–3. Т.11. №7782.

Аминов Рустем Равилевич – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института истории им. Ш.Марджани АН РТ (г. Казань); e-mail: rustem_270988@mail.ru

Бишбалта бистәсе эпитафик истәлекләре (Эпитафические памятники Адмиралтейской слободы)

В статье представлен краткий анализ эпитафических памятников, выявленных на кладбище Адмиралтейской слободы города Казани, в ходе экспедиции, организованной Институтом истории им. Ш. Марджани АН РТ в 2017 г. Автору удалось выявить и изучить 25 сохранившихся арабграфических надгробий, датируемых периодом с XIX в. по 1933 г.

Ключевые слова: татарская эпитафика, памятники, некрополи, Казань, Адмиралтейская слобода, кладбище.

Казан шәһәрәндә урнашкан Бишбалта бистәсе зиратының бик борынгы чорларга, яғни Казан ханлыгы дәверенә үк каравы хақында фикерләр бар, хәтта зиратта, шул турыда искәрткән язмалы бер һәйкәл ясатып куелган. Ул соңгы елларда гына куелганга охшый – аны ташлар һәм цементлы эремә белән ясалган өслек өстенә утыртканнар. Тарихи чыганаclarда, элекке галимнәр хезмәтләрендә бу тирәдә Казан ханлыгы чорына нисбәтле борынгы кабер ташлары булу турында мәгълүмат очрамый. Хәтта Казан шәһәре һәм аның тирәсендәге борынгы эпитафик истәлекләрне өйрәнгән галимбез Ш.Мәржани Бишбалта бистәсе ташъязмалары хақында бер сүз әйтмәгән, шулай ук XX гасыр башында эпитафика белән шөгылләнгән Г. Рәхим, Г. Гобәйдуллин, Г. Әхмәров, С. Вәхиди һ.б. галимнәр дә бу турыда берни язмаганнар. Без белгән борынгы карталарда Бишбалта бистәсендә татар зираты күрсәтелмәгән, фәкәт XVIII йөзнең ахырына караганнарында гына хәзерге Брюсов урамындагы зират билгеләнгән.

Тарихчы Е.В. Липаков, Бишбалта зиратына 1848 елның декабрендә нигез салынган, чөнки Казан шәһәре Думасы шул елда аны ачарга карар чыгарган, дип язган [1, с. 46]. Дөрестән дә, архивта сакланган тарихи документларга караганда, шул елда Бишбалта бистәсендә татар һәм рус зиратларына жирләр бүлеп бирү хақында

Гайнетдинов А.М. Бишбалта бистәсе эпиграфик истәлекләре
(Эпиграфические памятники Адмиралтейской слободы)

бара, әмма 1793 елга нисбәтле карта [2, б. 8] нигезендә, XVIII ғасырда инде анда татар зираты булган, дип төгәл әйтә алабыз. Шуңа күрә 1848 елгы документта аны зурайту, урынын билгеләү турында сүз барган, чөнки болай диелгән: «Жир үлчәүче ярдәмчесе Сапожниковка эшчеләр кирәк-яраклары белән астроябия чылбырларын күтәрәп йөрү, таяклар кагу, чокырлар казу һәм баганаларны элек билгеләнгән урыныннан яңа чик борылышларына күчерү өчен кирәк» [3, б. 3–3 об.]. Бәлки, зират байтак еллар ябылып торып, 1848 елда анда жирләргә рөхсәт итә башлаганнардыр. Ул вакытта зиратның жирләрен билгеләү, үлчәү, казыклар кагу эшләре жир үлчәүче ярдәмчесе Сапожниковка йөкләнгән. Бу эшнә башкарып чыгу өчен аңа гласный Командировка мөрәжәгать итәргә боерылган. Командиров исә ун эшчә яллаган һәм үз кесәсеннән кирәкле суммада акча бүлеп биргән. 1849 ел башында эшчеләр буласы зират урыннарында чокырлар казыганнар, таяклар һәм баганалар утыртканнар, астроябия белән жир үлчәргә ярдәм иткәннәр. Шулар рәвешле, Сапожников зиратлар өчен кирәк булган барлык эшләргә тиешле дәрәжәдә үтәп чыккан. Ахырдан шәһәр бюджетыннан гласный Командировка тотылган акчаларын кире кайтарганнар. Шулай итеп, татар зиратының яңа чикләре билгеләнгән, ә рус зираты Игумново бистәсе янында барлыкка килгән.

1875 елда зиратның попечителе итеп галим Галимжан Барудинның газиз атасы Мөхәммәджан Ибнеямин улы Галиев билгеләнгән [1, с. 46–47]. Каберстан су янында урнашканлыктан, яз саен аны өлешчә су баса торган булган, шуңа күрә 1879 елда Шәһәр думасының санитар комиссиясе зиратны ябарга, дигән тәкъдим белән чыккан. 1884 елда Макарьев чиркәве башлыгы Сычов та бу мәсьәләгә күтәрәп, зиратка мәетләр жирләүне туктату ягында торган. Әмма Мөхәммәджан Баруди тырышлыгы белән генә ул ябылмыйча калган, шулай да шәһәр түрәләргә мәетләргә яхшылап һәм тирәнрәк күмү шарты куйган булган [1, с. 48–49]. Су басу аркасында, үлгәннәрне анда жирләргә тырышмаганнардыр, шуңа күрә 1881 елда да әлегә зират кечкенә генә урын биләгән [4, с. 48].

Гайнетдинов А.М. Бишбалта бистәсе эпиграфик истәлекләре
(Эпиграфические памятники Адмиралтейской слободы)

Безнең уйлавыбызча, Бишбалта бистәсендә сакланган татар зираты XVIII йөздә барлыкка килгән булса кирәк. Казан ханлыгы чорынан ук мәгълүм булган бистәдә, әлбәттә, шул борынгы дәвергә караган зират та булмыйча калмагандыр. Бәлки, анысы Бишбалтаның төп урынында, ягъни хәзерге «Петрушкин двор» тирәсендәрәк урнашкандыр. Һәрхәлдә, Брюсов урамындагы зиратта Казан ханлыгы чорына түгел, хәтта XVIII йөзгә нисбәтле эпиграфик истәлекләр дә сакланмаган.

Зиратка Бишбалтада яшәүче татарларны, шул тирәдәге предприятиеләрдә һәм яқындагы сәүдә пристанендә эшләүчеләрне, бистә сырхауханәсендә вафат булган мөселманнарны жирләгәннәр. Шулай да Бишбалта бистәсендә яшәүче татарларның барысын да шундагы зиратка гына жирләмәгәннәр, кайберләре Яңа татар бистәсе һ.б. зиратларга күмелгән.

Бишбалта бистәсе зиратында иң борынгы ташлар эшләнеше һәм палеографик билгеләре буенча XIX гасыр урталарына карый, аларның да, ватылу сәбәпле, күбесенең текстларына зыян килгәнгә күрә, төгәл куелу вакытын, ягъни елын ачыклап булмый. Датасы язылган ташлар арасында иң борынгысы 1910 елның апрель аена карый. Кызганычка каршы, кемгә куелганлыгы билгесез, чөнки аның өске өлеше – исеме язылган урыны – ватылып төшкән. Шунысы аңлашылмый: ташның уң ягында «1910 ел» дип язылса да, алгы ягында «һижри 1339 елның 27 рәжәбе» дип язылган. Әлбәттә, монда ялгышлык киткән, чөнки милада 1910 ел һижри 1329 елга туры килә. Ташка язу остасының хаталануы – сирәк булса да, очрый торган күренеш. Иң соңгы куелган кабер ташы 1933 елга карый, ул Гайшәбикә Сәгъди кызына һәм Рилия Харис кызына куелган. Бу елларда гәмәлдә латин язуы булганга, әлеге ташъязма истәлек ыргылаш гарәп, ыргылаш латин графикасында язылган. Халык сөйләвенә караганда, Бишбалта зиратына XX йөзненң 50 нче елларында да мәетләргә жирләгәннәр. Мәсәлән, Х. Баһаветдинова сөйләвенчә, аның бабасы 1950 елда биредә күмелеп, кабере өстенә таш та куелган булган, әмма Куйбышев сусаклагычы барлыкка килү аркасында аның жирләнгән урыны елга төбөндә калган. Шулай

Гайнетдинов А.М. Бишбалта бистәсе эпиграфик истәлекләре
(Эпиграфические памятники Адмиралтейской слободы)

сәбәпле, зиратның байтак өлеше су астында калып, күпме эпиграфик истәлекләрнең эрәм булуына көенергә генә кала. Бәлки, киләчәктә Бишбалта зиратына тиешлечә игътибар бирелсә, зиратның шул өлеше дә галимнәр тарафыннан өйрәнелер.

Бүгенге көндә зиратта фәкать бер генә эпиграфик истәлек күпмедер дәрәжәдә бөтен килеш сакланып калган, чөнки ул нык материалдан, төгәлрәк әйткәндә, көрән граниттан эшләнгән. Югары зәвык белән ясалган әлегә мәһабәт ташның мулла Билаледдин Габид улына куелганлыгы билгеле. Әлегә кабер иясе 1841 елның 20 маенда Тәтеш өязе Олы Яңасала волосте Иске Казиле (Суыксу) авылында (хәзерге Кама Тамагы районы) дөнъяга килгән [5, с. 84]. Ташындагы 80 яшь дигәнә һижри ел исәбе белән билгеләнгән, һижри ел берәз кыскарак булганга күрә, вафат булганда милади ел исәбе белән аңа 77 яшь булган. Билаледдин хәзрәт Казандагы Хәммад Халиди мәдрәсәсендә гыйлем туплап, 1874 елның 3 маенда указ (№ 3143) алганнан соң [6, б. 32–33], Бишбалта бистәсе мәчетендә ярты гасырга яқын, ягъни 1918 елга кадәр имам-хатыйб һәм мөдәррис вазыйфаларын башкарган. Метрика кенәгәсендә аның атасы Габид Ягъкуб улы буларак ялгыш күрсәтелеп, шул ук Суыксу авылында казыйлык һәм муллалык вазыйфаларын башкарганлыгы язылган [7, б. 109 об.]. Галим Ризәтдин Фәхрәтдин исә аны Габид бине Минкә бине Ягъкуб дип биргән, ягъни Ягъкуб Билаледдин хәзрәтнең бабасы түгел, ә бабасының атасы булып чыга: «Габид бине Минкә бине Ягъкуб Тәтеш өязе Суыксу авылында имам булып, 1281 (1864) елның рабигыль-әүвәл аенда (2 август) 81 яшендә вафат булды. Жәмгыяте шәрғиядә никадәр вакыттыр әгъза булып торды. Остазы Юртыш авылыннан Хәмид бине Ислам иде. Билал, Габдессаттар, Мөхәммәдвафа исемле уллары калды. Билал бүген Казан шәһәрәндә Бишбалта мәхәлләсендә, Мөхәммәдвафа исә Суыксу авылында имамнар» [8, б. 99].

1762 һәм 1834 елгы ревизияләр нигезендә без Билаледдин мулланың шәжәрәсен ачыкладык: Билаледдин бине Габид (1785 елда туган) бине Минкә (1768 елгы) бине Ягъкуб (1724 елда туган) бине Малидәр (1703 елгы) бине Нәказин (1672 елда туган) [9, б. 182об.–

Гайнетдинов А.М. Бишбалта бистәсе эпиграфик истәлекләре
(Эпиграфические памятники Адмиралтейской слободы)

183; 10, б. 198об.]. Хәзрәтнең улы Исмәгыйль дә, Казандагы Хәммад хәзрәт Халиди мәдрәсәсендә укып, 1914 елның 20 гыйнварында указ (№ 428) алганнан соң, атасы хезмәт куйган мәчеткә мулла итеп билгеләнгән [11, б. 273об.]. Исмәгыйль хәзрәт киң карашлы мөгаллим, шулай ук шагыйрь буларак билгеле, аның кайбер эсәрләре хәзерге көнгә хәтле сакланып калган. Ул Урта Азия якларында кадимчелеккә каршы көрәшү, халыкны агарту, схоластикадан арындыру эшендә бик күп хезмәт куйган. Исмәгыйль хәзрәт үзенең бер хатында ата-анасына түбәндәге сүзләрен язып калдырган: «Көч һәм жаныбыздан килгән кадәр куәт белән эштә дәвам итәбез. Ләкин тарихы олуг булса да, бу көнге көн тәмам бетү һәм хараплыкка төшкән Төркестан милләтен адәм рәтле бер юлга салу бик мөшкел. Өмет аз! Бохарада жәдидләрне үтерергә дип карар чыгарганнар, Өндижанда чалма кимәүчеләр мөселман түгел, дип фәтwa язганнар, Ташкентта голәмага «сез» диясе урында «син» диючеләр – үзе кяфер, хатыны талак була, дип бердәм карар иткәннәр һәм башкалар... Уйлагыз, менә шул халык арасында ничек эшләргә, ничек ислахның чарасын күрергә мөмкин? Ләкин үзезебез өметсез булмыйбыз. Эшлибез, тырышабыз. Кайчак куркыту һәм янау булса да, тоткан юлыбыздан, мөкаддәс планыбыздан аерылмыйбыз!» [12, б. 24об.]. Ул татар халкына гына түгел, хәтта башка төрки халыкларга да зур файда китергән. Билаледдин хәзрәт улының жәдидчелек хәрәкәтендә шулай актив катнашуына бер дә каршылык күрсәтмәгән, киресенчә, ана һәрвакыт таяныч, терәк булган. Шундый акыллы, фидакарь, олуг шәхес тәрбияләп үстерә алган Билаледдин хәзрәтнең үзен дә һичшиксез чын жәдидче итеп санарга мөмкин. Официаль документларда әлеге мулланың мәдрәсәсе кадими буларак күрсәтелсә дә, чынлыкта, анда жәдидчелек һәм дини реформаторлык рухында укытканнар [5, с. 88]. Кабер ташында ул «шәех» дип күрсәтелсә дә, Билаледдин хәзрәтнең суфичылык сектасы белән бернинди бәйләнеше юк, бу – олылау йөзеннән әйтелә торган сүз.

Югарыда искә алынган шәхескә куелган кабер ташыннан тыш, Әсхабжамал Йосыф кызы, Мөхәммәдвазыйх Гыйльман улы, Гайшәбикә Сәгъди кызы, Рилия Харис кызы, Гыймранова, Сөләйма-

Гайнетдинов А.М. Бишбалта бистәсе эпиграфик истәлекләре
(Эпиграфические памятники Адмиралтейской слободы)

новларга куелган эпиграфик истәлекләрне табу бәхетенә ирештек. Тиешле дәрәжәдә эпиграфик тикшеренүләр уздырмаганга, моңарчы әле, Бишбалта зиратында Билаледдин Габид улына куелган бердәнбер таш кына сакланган, дип уйлыйлар иде. Без исә тагын алты кешенең исемнәрен яки фамилияләрен ачыклай алдык.

Эш барышында бер ташка язу остасының исеме ачыкланды – Шакир исемле. Ул ташбилгегә матур каллиграфик стиль белән язган һәм эше һичшиксез игътибарга лаек. Кызганычка каршы, бу оста турында бүтән мәгълүмат юк, фәкать мөезин булганлыгы гына мәгълүм. Бәлки, әлегә шәхес Бишбалта бистәсе мәчетендә 1907 елдан башлап мөезин вазыйфасын үтәгән Шакир Мирхәйдәров булгандыр. Ул исә 1873 елның 6 ноябрәндә дөньяга килгән, чыгышы белән Самара губернасы Ставрополь өязе Мусеевка авылыннан; Казанның Апанай мәдрәсәсендә гыйлем туплап, 1907 елның 10 июлендә указ алган [5, с. 88].

Кызганычка каршы, Бишбалта зиратында бөтен ташлар диярлек ватылган, жиимерелгән, аударылган. Шунысын да әйтергә кирәк: зиратның бөтен жирәндә таш ватыклары ауналып ята, әмма аларның барысы да кабер ташлары түгел. Беренчедән, чагыштырмача кечкенә генә урында шуның хәтле күп кабер ташлары була алмый, икенчедән, аларның материал үзенчәлекләре башкача. Ул ташлар кайдан чыккандыр – аңлашылмый, бәлки, алар төрбә яисә кайчандыр зиратны әйләндереп алынган таш койма калдыкларыдыр.

Шул рәвешле, Бишбалта бистәсе зиратында гарәп язучы кабер ташларының һәрберсен эзләп табып, фотога төшердек, үлчәмнәрен алдык һәм текстларын укыдык. Барлыгы 25 иске кабер ташы (күбесе фрагментлар) табылды. Бүгенге көнгә хәтле анда сакланып калган эпиграфик истәлекләрнең барысы да тиешле дәрәжәдә өйрәнелде, дип әйтергә тулы нигез бар. Хәзер инде аларны ничек тә булса саклап калу чараларын күрү таләп ителә.

Гайнетдинов А.М. Бишбалта бистәсе эпитафик истәлекләре
(Эпитафические памятники Адмиралтейской слободы)

Чыганаclar һәм әдәбият

1. Липаков Е.В., Афонина Е.В. История татарских кладбищ: Специальное издание к 1000-летию основания города Казани. Казань: Ритуал, 2005. 77, [2] с.
2. РДБАА. Ф. 1354. Тасв. 138. Эш 1.
3. ТР МА. Ф. 114. Тасв. 1. Эш 2029.
4. История Казани в документах и материалах. XIX век. Книга III: Управление, бюджет, хозяйство / Под ред. И.К. Загидуллина. Казань: Главное архивное управление при КМ РТ, 2011. 820 с.
5. Салихов Р.Р., Измайлов Б.И. Адмиралтейская слобода. Пенза: ИП Рогожин И.В., 2013. 100 с.
6. ТР МА. Ф. 2. Тасв. 2. Эш 524.
7. ТР МА. Ф. 204. Тасв. 180. Эш. 66.
8. Фәхреддин Ризаэддин. Асар. Т. 2. Казан: Рухият, 2009. 304 б.
9. РДБАА. Ф. 350. Тасв. 1. Эш 2999.
10. ТР МА. Ф. 3. Тасв. 2. Эш 102.
11. ТР МА. Ф. 204. Тасв. 180. Эш 24.
12. ТР ФА ТӘҺСИнең Язма һәм Музыкаль мирас үзәге. Ф. 53. Тасв. 5. Эш 13.

Гайнетдинов Айдар Марсель улы – филология фәннәре кандидаты, Татарстан Республикасы Фәннәр академиясе Ш. Мәржани ис. Тарих институтының өлкән фәнни хезмәткәре (Казан шәһәре); e-mail: aydargm@yandex.ru

Гайнутдинов Айдар Марселевич – кандидат филологических наук, старший научный сотрудник Института истории им. Ш.Марджани АН РТ (г. Казань); e-mail: aydargm@yandex.ru

«Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

Исследование посвящено малоизученной в российской истории теме лашманства – заготовителей леса для строительства судов. К данной работе в основном привлекались служилые татары из Средневолжского региона. Лашманство считалось одной из труднейших повинностей того времени. Автор на примере материалов судебного процесса в Буинском уездном суде доказывает, что чиновники, пользуясь плохим знанием татарами русского языка, старались всячески обманывать и притеснять их.

Ключевые слова: лашманы, служилые татары, адмиралтейство, мореный дуб, верфь, повинность, уездный суд.

До революции территория современного Дрожжановского муниципального района РТ входила в состав Симбирского наместничества Казанской губернии, затем Буинского уезда Симбирской губернии, а с 1918 г. – Буинского кантона ТАССР. В 1930 г. был образован как район.

Прежде чем начать работу, нам хотелось найти точную расшифровку слова «лашманы» в официальных источниках. Однако это оказалось не так просто. В «Советском энциклопедическом словаре» (1987 г.), который включает около 80 тысяч статей (слов), мы не нашли такого слова. Не было его и в «Современном толковом словаре русского языка» (2004 г.), где более 90 тысяч слов и фразеологических выражений; в «Истории Отечества: Энциклопедический словарь» (1999); 4-х томном «Русско-татарском словаре» (1965). Не нашлось ему места в 65-томной «Большой Советской энциклопедии» (1938).

Лишь впоследствии мы поняли причину этого: среди лашманов не было русских и православных.

Можно найти толкование этому слову в «Энциклопедическом словаре», изданном в 1898 г.: «Лашманы – государственные крестья-

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда
в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

яне, участвующие в заготовке корабельного леса для постройки флота России» [1, с. 409]. В начале царствования Петра Великого заготовка корабельного леса в Азовской и Казанской губерниях и доставка его в адмиралтейства производились за счет денежной повинности «с уездных людей Казанской губернии».

«Указом от 31 января 1718 г. повелено 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, и с тех из них, которые живут слишком далеко от лесных дач, собирать деньги для найма вольных работников. Вместе с тем приказано было набрать до 300 человек плотников, кузнецов (татарам было категорически запрещено работать с железом, из-за боязни, что они могут изготовить оружие – *И.Г.*), пильщиков и бочкаров из русских сел волостей тех же губерний (стиль документа сохранен – *И.Г.*)» [1, с. 409–410]. Так образовалось особое сословие «лашманы».

Этим указом фактически было завершено разрушение сословия служилых татар, ставших лашманами. При Петре I служилые татары, приписанные к адмиралтейству, не платили никаких податей. Но с 1725 г. и с них начали собирать подушную подать. Таким образом, служилые татары стали податным сословием [2, с. 148].

Нашли мы это слово и в «Татарском энциклопедическом словаре», где записано: «... крестьяне, несшие феодальную повинность в пользу государства по заготовке, обработке и вывозке корабельного леса... из Казанской, Нижегородской и Воронежской губерний и Симбирского уезда, для работ. Подчинялись непосредственно Казанскому адмиралтейству, с 1817 г. надзор за их деятельностью осуществляли Лашманские волостные правления. В Казанской губернии насчитывалось 60,8 тыс. лашманов (1811 г.). В 1860 г. переведены в разряд государственных крестьян» [3, с. 318].

Несмотря на то, что приписанные к адмиралтейству крестьяне со времен Петра I входили в «лашманское» сословие, в ревизских сказках вначале они записывались как служилые татары. Так в 1811, 1816, 1834 гг. жители деревни Старое Дрожжаное нынешнего Дрожжановского района записаны в указанном сословии, а в 1858 г. уже значатся лашманами [4; 5; 6; 7].

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда
в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

Нужно подчеркнуть и то, что во время переписи 1834 г. деревня Нижнее Чекурское входила в состав Безднинской лашманской волости Буинского уезда, а в 1858 г. – в состав Безднинского лашманского приказа Буинского уезда Симбирской губернии [8, с. 31].

Хотя в соответствии с указом в лашманы должны были записаться и чуваша с марийцами, в конечном итоге, ими стали только служилые татары. Потому что после выхода Сенатского указа, повелевшего освободить от лашманской повинности иноверцев, принявших православную веру, нерусские лесорубы предпочли принять христианство, получив за это не только освобождение от лашманского тягла, но и другие льготы. Поэтому после 40–50-х гг. XVIII в., в период самой жестокой в истории народов Среднего Поволжья кампании христианизации, лашманы состояли практически из одних татар, которые в подавляющем большинстве остались верны исламу. Так, если в 1747 г. из прикрепленных к адмиралтейству 44739 крестьян более 37 тыс. составляли татары, то в 1767 г. из 66151 лашмана 45146 человек были татарами. Нужно подчеркнуть и то, что за крещеных односельчан лашманскую повинность выполняли некрещеные крестьяне. Было даже дано специальное указание крестившихся от лашманства освободить, заменяя их некрещеными, а также русских не приписывать [9, с. 365].

С каждым годом число привлеченных на строительство судов татар увеличилось. Например, по результатам II ревизии (1742–1747 гг.) в Казанское адмиралтейство из Воронежской губернии было прикреплено 10,8 тыс., из Казанской губернии – 45,9 тыс., Нижегородской губернии – 8,9 тыс. татар [10, с. 94].

Была установлена очередность – из каждых 9 приписанных лиц в возрасте от 15 до 60 лет в течение 6 месяцев должен был работать 1 конный и 1 пеший работник. Зажиточные могли нанять вместо себя неимущих [10, с. 94]. Если набирали на год работы, то из 25 крестьян брали одного конного и двух пеших работников.

К адмиралтейству прикреплялись целые деревни, расположенные в различных провинциях и дорогах Казанской губернии.

С 1817 г. на лашманов возложили обязанность заготавливать в губерниях Низового округа корабельных лесов – Казанской, Нижегородской, Вятской, Оренбургской, Симбирской, Пензенской, Там-

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда
в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

бовской и Саратовской – кроме мачтовых, до 28 тыс. дубовых деревьев (по весу около 1500000 пудов) [1, с. 410].

Нужно подчеркнуть и то, что корабельный лес заготавливали не только для Казанского адмиралтейства, но отправляли и для астраханской и балтийских верфей.

Это был самый тяжелый труд в ту пору. Крестьяне вынуждены были отлучаться из дома за 300–500, а в некоторых местах даже за 800–1000 верст. В основном лес заготавливали в зимнее время, то есть в очень суровых условиях. Основным орудием был топор. Срубленные и очищенные от веток и коры деревья на лошадях вывозились к рекам, по которым весной древесина доставлялась на судоверфи. Нужно подчеркнуть, что дубовая древесина не сразу использовалась для строительства, а долгое время морилась в специальном растворе. В некоторых случаях нескольким сотням работников приходилось вытаскивать из леса одно дерево в течение нескольких суток. Иногда деревья выволакивали при помощи 60 лошадей. Помню, когда раньше кому-нибудь поручали тяжелую работу, он отвечал: «Не буду выполнять, я вам лашман, что ли?» Очевидно, что такое выражение осталось с тех времен.

Особенно тяжело было хозяйству, когда из-за лашманства на лесозаготовки уходил глава семьи. Иногда хозяйство приходило в полное запустение. Ведь крестьяне не могли посеять хлеб, заготовить сено и дрова. Несмотря на такие лишения, государство не освобождало лашманов от ежегодных подушных налогов.

В 1774 г. была назначена плата пешим лашманам по 10 коп. в сутки, а конным – по 16 коп. (с 1782 г. – по 20 коп.) [1, с. 410]. Однако эта мизерная плата не покрывала даже затраты на их расходы, связанные с покупкой инструментов, одежды и продуктов как для себя, так и фураж, и амуницию для лошади. Они тратили в три раза больше денег на заготовку леса, чем получали от казны за работу.

Кроме всего, под бревнами или от холода, болезнью лашманы в лесах погибали сотнями. Большие потери несли лашманы и в пути на места заготовок или при возвращении домой. Дело в том, что по срокам это было время ледостава или весеннего половодья. Опаздывать на работы было нельзя, чтобы добираться до места назначения, как уже отмечали, иногда приходилось преодолевать 300–400

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда
в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

верст, поэтому люди рисковали жизнью, пересекая Волгу, Каму, Свиягу и другие реки. Лишения, которые приписные к адмиралтейству испытывали при выполнении работ, дополнялись произволом, чинимым адмиралтейским начальством. Было обычным явлением, когда, игнорируя существующие правила, на лесозаготовки сгонялись «престарелые выше 60 лет, и увечные, и дряхлые». Нарушались сроки вывозки заготовленных материалов и т.д.

Сохранился документ XVIII в., подтверждающий то, о чем мы писали ранее: «... сколько оно (заготовление леса – *И.Г.*) для них разорительно и не сносно... Многие из них будучи при возке тех лесов, а особливо капитальных... лишаются членов, а нередко и самой жизни... Между ими из осьми до десяти человек, считая старых и малолетних, едва можно найти одного такого, который бы не имел сего повреждения; ... оные леса стоят им самим больше нежели против той платы какову они из казны получают» (стиль изложения документа сохранен – *И.Г.*) [11, с. 41].

В 1835 г. всех лашманов Симбирской губернии (в основном бывших служилых татар) в количестве 160 тыс. чел. передали удельному ведомству. В 1837 г. их число сократилось до 120 тыс. Вновь крещеных 28 тыс. передали в государственное крестьянство. Но 11 тыс. лашманов Симбирской губернии были оставлены в удельном ведомстве. Таким образом, 131 тысяча татарских крестьян должны были управляться удельным ведомством в пользу царской семьи, отправлять свои прежние повинности по заготовке корабельных лесов по морскому министерству и подчиняться еще местным феодально-административным органам и судам [12, с. 123–124]. Один из авторов дела делает следующее заключение: «... они попали под тройной гнет... не было более бесправной категории крестьян, чем лашманы...» [13, с. 374].

Нужно подчеркнуть и то, что адмиралтейство имело возможность полного, бесконтрольного и неограниченного распоряжения трудом приписных инородцев. При этом чиновники пользовались и тем, что татары плохо знали русский язык.

Ярким подтверждением этого произвола является процесс, который начался в Буинском уездном суде 12 марта 1798 г. Так, осенью 1797 г. 66 человек со своими лошадьми были отправлены на

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда
в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

заготовку леса для строительства кораблей (из деревни Старая Задоровка Буинского уезда Симбирской губернии 13 человек, из Новой Задоровки – 5, из Старого Дрожжаного – 12, из Татарской Бездны – 17, из Нижнего Чекурского – 7, из Нурлата – 12). Когда завершились работы по вывозке леса, они разъехались по своим деревням. Несколько позже, они выбрали нескольких своих представителей и направили их к форстмейстеру (организатору работ) Селиванову за квитанцией. Последнему ничего не оставалось, как выдать представителям квитанции. В это время рядом с Селивановым оказался комиссар адмиралтейской конторы Языков. Он попросил этих людей перевезти заготовленные в Симбирской губернии бревна, однако последние уже разъехались по домам. После этого татар обвинили в непослушании и отдали под суд. Рассмотрение дела было поручено Буинскому земскому суду. В ходе допросов никто из 66 человек себя виновным не признал.

Несмотря на это, 12 марта 1799 г. в Буинском уездном суде начались слушания. Обратимся к судебным документам от 23 июня 1798 г.: при производстве прикорабельных работ в 5-й партии под начальством форстмейстера Селиванова находились служилые татары из разных деревень Буинского уезда... По окончании вывозки корабельных лесов в Казанскую губернию все они в назначенное Селивановым сборное место не явились, а разъехались по домам.

Вследствие предписания Буинского уездного суда Чрезвычайным нижним земским судом было проведено расследование. В результате все 66 человек на допросах вину не признали, а показали, что действительно находились для исполнения возложенных на них конных работ по вывозке корабельного леса в Казанской губернии в 5-й партии под начальством господина Селиванова, «но никакого непослушания они не чинили и никакого распоряжения о приезде в сборное место от господина Селиванова не было. А после окончания работы они получили от Селиванова через служилых татар деревень Нижней Чекурской Бикеня Ахменеева и Старой Задоровки Башира Максютотова билеты без всяких препятствий и при раздаче билетов о приезде в какое-либо место на работу он им не говорил» [14, л. 53–54].

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда
в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

Несмотря на эти объяснения, суд принял следующее решение:

«1) взять показания у господина Селиванова о том, в какое именно место и для чего приказано было явиться указанным служилым татарам. И присутствовали ли при этом какие-нибудь посторонние люди, способные подтвердить это;

2) о всех вышеуказанных подсудимых 66 человек следует собрать справки от околоточных;

3) все вышеописанное представить в Симбирскую казенную палату и просить взять у форшмейстера Селиванова показания, кто из чиновников может подтвердить под присягой об ослушании его и умышленном неподчинении его приказу.

И что окажется в результате, о том подать рапорт Городничему с уведомлением земского и нижних судов» (стиль изложения документов сохранен – *И.Г.*) [14, л. 54].

Еще до начала заседания на местах о каждом из привлеченных к ответственности взяли справку. Например, в справке от 30 апреля 1798 г., выданной из деревни Нижней Чекурской, отмечено: «...служилые татары ... (перечислены имена и фамилии, подписывающих письмо-ходатайство – *И.Г.*) дали показания заседателю Буинского нижнего земского суда титулярному советнику Трубникову в том, что служилые татары нашей деревни ... (перечисляются имена и фамилии – *И.Г.*) до сегодняшнего дня были поведения добропорядочного, никаких противозаконных поступков за ними не замечалось, под судом не были и после решения их дела в общество свое их принять желаем в чем и подписываемся. Даем клятвенное обещание сообщить все известные сведения по делу, независимо от дружбы с кем-либо или от страха, зависти, подкупа и т.п.» [14, л. 19 об.–20]. Письмо-ходатайство подписали 28 человек.

Из данного письма также явствует, что даже в конце XVIII столетия у служилых татар сохранилась военная структура. В числе подписавшихся были начальник Заит Утяганов, десятники Сеней Ахшев и Камей Амиров, остальные 25 человек записаны как рядовые [14, л. 19 об.–20].

Считаем нужным привести и показания служилого татарина из д. Нижнее Чекурское Бикеня Ахменеева, который был избран для получения билетов о завершении работ. Он объяснил, что вместе с

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда
в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

65-ю другими лицами работал на вывозке корабельного леса под начальством форстмейстера Селиванова и после окончания работ никаких приказов от Селиванова приехать в сборное место не слышали, поэтому они все разъехались по домам, где выбрали представителей от деревень для получения билетов [14, л. 18 об.].

Без показаний Селиванова, на наш взгляд, наше исследование было бы неполным. Что же он написал в свое оправдание? Обратимся к материалам земского суда: «Согласно показаниям форшмейстера Селиванова и бывшего у него письмоводителем унтер форшмейстера Василия Степанова, по окончании работ по вывозке корабельных лесов по приказу Селиванова работники должны были приехать в сборное место, но они поехали по домам, а там выбрали из каждой деревни по одному человеку для получения квитанций и господин Селиванов вынужден был выдать им билеты, при этом был комиссар адмиралтейской конторы Языков. Он просил Селиванова отдать ему этих работников для вывозки заготовленных лесов в Симбирской губернии» [14, л. 79]. Селиванов, естественно, не хотел и не мог быть на стороне лашманов, поэтому и дал такое показание.

Среди привлеченных к ответственности был и далекий предок моего сослуживца, земляка, профессора И.Х. Мударисова из деревни Нижнее Чекурское Ахмер Денеев. Мы специально остановились на его имени. Ведь он 8 января 1799 г. обратился с письмом к императору России Павлу I. Это было уже второе письмо. Первое не было принято к делу как написанное не на гербовой бумаге [8, с. 83].

Приведем несколько отрывков из этого письма: «Всепресветлейший державнейший великий государь император Павел Петрович самодержец Всероссийский, государь всемилостивейший!

Просит выборный от служилых татар деревни Нижней Чекурской Буинского уезда Симбирской губернии Ахмер Денеев. В нынешнем 1799 г. узнали наши обыватели, что 11 ноября 1797 г. был издан указ о передаче мельниц, построенных на принадлежащей жителям земле и на собственные их средства, в бессрочное владение...» [15, л. 7].

Естественно, Ахмер не сам писал данное письмо: в то время среди татар, особенно на селе, не было грамотных людей, чтобы

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда
в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

сочинять такие письма на русском языке. Но мысли и предложения были его и других односельчан.

На наш взгляд, заслуживает внимания следующие мысли из письма, которые помогают обосновать необходимость оставления мельниц у односельчан. Тем более они непосредственно относятся к теме нашего исследования: «...потому вышеуказанные мельницы не могут быть выставлены на торги в казенной палате для продажи посторонним владельцам. Иначе это может привести к разорению наших обывателей. Они будут не в состоянии платить государственные подати и выполнить казенные **лашманские** (выделено нами – *И.Г.*) работы, нужные для корабельного строения» [15, л. 1–2].

Можно предположить, что письмо дошло до назначенного места, потому что еще и в начале XX в. в деревне Нижнее Чекурское действовали мельницы [16, б. 74].

Остановимся на одном, на наш взгляд, важном вопросе, который также пока остается малоизученным. Большую часть симбирских лашманов составляли татары, проживавшие в Буинском и Курмышском уездах. Кроме того, как уже писали, они приписывались к адмиралтейству из Нижегородской, Оренбургской, Симбирской, Пензенской, Тамбовской и Саратовской губерний. В этих регионах в те времена в основном проживали служилые татары из мишарей. Так, нами обнаружены следующие сведения: «... самым древним, и не без основания, народом Саратовской губернии считаются мишари... По переписи 1897 г. там же числилось 95998 татар...» [17, б. 32]. В материалах Всесоюзной переписи 1926 г. есть сообщение, что в Пензенской губернии в то время проживали 100,6 тысяч мишарей [17, б. 40].

Здесь, на наш взгляд, необходимо дать некоторые пояснения и по поводу служилых татар. «Они (служилые татары) появились задолго до присоединения (завоевания – *И.Г.*) Казанского ханства к России. Еще в XV в. Русское государство начало создавать из числа татар-мишарей, проживающих в районе Темниково, Кадома, Елатымы, Алатыря, верные себе кадры служилых татар. Они в основном использовались для охраны восточных границ русского государства и для борьбы против его внешних врагов. После присоединения Казани к русскому государству число служащих татар значительно

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

увеличивается. В этот разряд переходят крупные и мелкие феодалы, соглашавшиеся служить царскому правительству в целях сохранения своего имущественного положения. В дальнейшем в служилые татары попадали и низшие слои татарского населения. Эти последние нередко привлекались к заготовке лесов, приписывались к заводам. Особенно много стало их в конце XVIII века, когда строительство морских кораблей шло быстрыми темпами» [18, с. 24–25].

В свое время православный миссионер, исследователь этнографии татарского народа Е.А. Малов писал, что в Рязанской, Тамбовской, Пензенской, Нижегородской, Симбирской, Саратовской, Самарской губерниях проживают татары-мусульмане по прозвищу «мещеряки» или «мишари» [19, с. 3].

Таким образом, мы можем говорить, что большую часть лашманов составляли татары-мишари. В то же время считаем, что существующее мнение, якобы «мишари» являются этнографической группой татарского народа, устарело. Собранные нами факты, сведения, документы подтверждают мнение о том, что слово «мишар» означает сословие. Это подтверждает и то, что мишари были освобождены от налогов, им давали звания дворян. Так, по материалам переписи 1897 г. известно, что в Пензенской губернии из числа татар (мишарей) было 981 человек, сюда входят и члены их семей, имеющих титул потомственного дворянства. Ведь от налогов освобождались, а такие звания давались только за хорошую и верную службу царскому правительству [20, с. 231–233].

Необходимо подчеркнуть, что после указа Петра I служилые татары (мишари) были переведены в другое – лашманское сословие. К тому же в то время подавляющее большинство сельского населения Казанского края составляли ясачные, то есть государственные крестьяне, лично свободные, не связанные непосредственно с помещичьим хозяйством.

Отметим и то, что и чуваша являлись в основном ясачно-государственными крестьянами. Служилых среди них было в 1670-х гг. около 200, в 1719 г. – лишь 95 человек [12, с. 99].

Казанское адмиралтейство ежегодно производило не менее 5 кораблей и за 100 лет своего существования выпустило более 400 различных судов. В 1828 г. адмиралтейство было переведено из Ка-

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

зани в Астрахань, но заготовка корабельного леса и отправка его на место назначения продолжались и после этого.

В заключение отметим, что татары-лашманы – наравне с русскими – стояли у истоков основания российского флота и внесли большой вклад в его создание, обеспечивая Казанское адмиралтейство и другие верфи в достаточном количестве корабельным лесом. Хотя в российских учебниках и других источниках об этом почти нет сведений, народная память это хранит.

Источники и литература

1. Энциклопедический словарь / под ред.: К.К. Арсеньева, Ф.Ф. Петрушевского; изд.: Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. Т.17: Култагой – Лед. СПб.: Типолитограф. И.А. Ефрона, 1896. [2], 482 с.
2. История Татарстана: учебное пособие для основных школ / Ф.Ш. Хузин, И.А.Гилязов, В.И. Пискарев [и др.]; рук. проекта и науч. ред. Б.Ф. Султанбеков. Казань: ТаРИХ, 2001. 544 с.
3. Татарский энциклопедический словарь / гл. ред. М.Х. Хасанов. Казань: Институт Татарской энциклопедии АН РТ, 1999. 690 с.
4. ГАУО. Ф. 156. Оп. 2. Д. 39.
5. ГАУО. Ф. 156. Оп. 2. Д. 94.
6. ГАУО. Ф. 156. Оп. 2. Д. 139.
7. ГАУО. Ф. 156. Оп. 2. Д. 601.
8. Гафаров И.А. Встречи через века: из опыта исследования истории региона и родословной: [о 400-летней истории Юго-Восточного региона Республики Татарстан и династии Шигабутдиновых-Мударисовых]. Казань: Школа, 2009. 151, [1] с.
9. Фирсов Н.А. Инородческое население прежнего Казанского царства в новой России до 1762 года и колонизация закамских земель // Ученые записки Императорского Казанского университета. Казань, 1871. Т. VI. С. 297–401.
10. Орлов А.М. Мещера, мещеряки, мишаре. Казань: Татар. кн. изд-во, 1992. 112 с.
11. Калинин Н.Ф. Прошлое крестьян нашего края: Учебно-хрестоматическое пособие по обществоведению для 5-го года обучения школ Татареспублики. Казань: Татполиграф, 1929. 77 с.
12. Алишев С.Х. Исторические судьбы народов Среднего Поволжья, XVI – нач. XIX в. / Отв. ред. З.И. Гильманов, А.А. Преображенский. М.: Наука, 1990. 265, [3] с.

Гафаров И.А. «Корабельная» повинность лашманов Буинского уезда в XVIII – первой половине XIX века: некоторые штрихи

13. Гриценко Н. П. Удельные крестьяне Среднего Поволжья: очерки. Грозный: Тип. «Грозненский рабочий», 1959. 586 с.
14. НА РТ. Ф. 1366. Оп. 1. Д. 337.
15. НА РТ. Ф. 1366. Оп. 1. Д. 405.
16. Гафаров И.А. Лашманнар кемнәр алар? // Мәгариф. 2009. № 1. Б. 73–74.
17. Гафаров И.А. Мишәрләр. Тарих һәм тел. Казан: Идел-Пресс, 2011. 255 б.
18. Хасанов Х.Х. Формирование татарской буржуазной нации. Казань: Татар. кн. изд-во, 1977. 327 с.
19. Малов Е.А. Сведения о мишарях: Этнографический очерк. Казань: Тип. Казан. ун-та, 1885. 79 с.
20. Гафаров И.А. От истоков к истине: история Волжской Булгарии и Казанского ханства на перекрестке мнений. 3-е доп. изд. Казань: Идел-Пресс, 2016. 254 с.

Гафаров Иршад Ахметович – кандидат исторических наук, профессор, доцент кафедры документоведения и архивоведения Казанского федерального университета (г. Казань); e-mail: gafaria@mail.ru

Петр I и воронежское кораблестроение 1696–1711 гг.

В статье раскрывается деятельность царя Петра I по организации воронежского кораблестроения. Показана роль учреждений и лиц, руководивших кораблестроением. Отмечено привлечение иностранных корабельных мастеров. Сделан вывод о важной роли воронежского опыта для дальнейшего развития судостроения.

Ключевые слова: кораблестроение, Петр I, Воронеж, адмиралтеец, Ф.М. Апраксин, верфи.

В XVII столетии Россия не имела выходов в Балтийское и Черное моря, что сдерживало экономическое развитие страны. Первым крупным внешнеполитическим шагом правительства молодого царя Петра I стала попытка взять турецкую крепость Азов, которая закрывала от России Азовское и Черное моря. Однако в 1695 г. под Азовом Петра I постигла неудача. Одной из ее причин стало отсутствие у России военно-морского флота. Царь принял решение повторить поход к Азову в следующем году. Для усиления сухопутной армии он приказал зимой и весной 1696 г. строить под Воронежем военно-морской флот.

Из Голландии в разобранном виде была привезена галера – морское гребное судно. По ее образцу под Москвой на реке Яузе в селе Преображенском сооружались элементы галер и брандеров (небольших морских судов, предназначенных для поджога вражеских кораблей). Корабельные части привозились в Воронеж и собирались мастерами. Два больших морских корабля (галиоты) строились на воронежской верфи.

29 февраля 1696 г. царь приехал в Воронеж и сразу же окунулся в гущу корабельного строительства. Он поселился на дворе воронежского подъячего Игната Моторина, жившего недалеко от реки. Под руководством Петра I корабельное строительство ускорилося.

Разум, воля, энергия царя, напряженный труд мастеров, плотников, работных людей позволили завершить начатое дело.

2 апреля на воду были торжественно спущены первые три судна, в том числе большая галера «Принципиум». В течение последующего месяца достраивались и вводились в строй боевые морские корабли. 26 апреля был спущен на воду 36-пушечный «Апостол Петр». Для перевозки вниз по Дону сухопутной армии и боеприпасов построили 1300 речных стругов, лодки и плоты [1].

В конце апреля – начале мая 1696 г. начался Второй Азовский поход. Сухопутную армию сопровождал построенный под Воронежем военно-морской флот. Адмиралом был назначен соратник Петра I швейцарец Франц Лефорт. Царь плыл к Азову на галере «Принципиум» во главе эскадры из восьми галер. В пути он составил первый в истории страны морской устав «Указ по галерам». Турецкая крепость была окружена с суши и с моря. 19 июля 1696 г. Азов капитулировал.

После взятия Азова перед Россией встала задача закрепиться на берегах Азовского моря. Эту задачу невозможно было решить без сильного военно-морского флота. Поэтому, закончив торжества по поводу славной победы, Петр I принял решение, утвержденное Боярской думой, построить в Воронежском крае не менее 40 крупных морских военных кораблей. Суда должны были составить основу регулярного морского флота, постоянно пребывающего в Азовском море.

Корабли планировалось построить за счет владельцев крепостных крестьян – бояр, дворян, руководителей церкви и монастырей. Им предписывалось образовать кумпанства – объединения для строительства морских судов. Мелкие помещики в кумпанствах не участвовали, но платили налог на сооружение флота [2, с. 127–152].

В отсутствие царя сооружением флота руководил окольный Александр Петрович Протасьев, которому был присвоен чин «адмиралтейца». В Воронеже появилось новое учреждение – Государев шатер, который заведовал кораблестроением. Воронежские воеводы доставляли на верфи все необходимые материалы [3, с. 12–42].

Особую важность имело обеспечение кораблестроения рабочими руками. Жителей Воронежского и соседних уездов приписывали к заготовкам леса, к верфям, к сооружению адмиралтейского двора.

Для возвращения беглых прибежали к жестоким мерам: били батогами, штрафовали, заключали в тюрьмы жен и детей. Воевода предупреждался: «Если не вышлешь работных людей всех сполна, то за это взят ты будешь на Воронеж к тем делам сам!» [4].

Центр кораблестроения располагался в районе воронежского Успенского монастыря, в районе от современной улицы Чернышевского до Большой Стрелецкой. Протоки реки Воронеж образовали остров, на котором в 1697–1698 гг. сооружалось адмиралтейство. Оно состояло из цитадели (крепости) и кирпичного цейхгауза (склада военного имущества). Около адмиралтейства был возведен деревянный дворец Петру I. На берегу строились парусный завод, приводимые в действие водой лесопилки [1].

К северу от Успенского монастыря возникла Немецкая слобода, где жили иностранные мастера и офицеры. Лучшими специалистами в строительстве кораблей считались англичане Джозеф Най, Ричард Козенс, русские Федосей Склаев, Анисим Моляров. Позже в Немецкой слободе появились дома видных сподвижников Петра I: А.Д. Меньшикова, Ф.М. Апраксина, Ф.А. Головина, Н.М. Зотова.

Во время очередного приезда в Воронеж 19 ноября 1698 г. Петр I лично заложил 58-пушечный корабль «Гото Предестинация» (Божье предвидение). Корабль был спроектирован самим царем, досконально изучившим корабельное дело в Голландии и Англии. Несколько недель Петр I руководил его постройкой, а после отъезда в Москву поручил строительство корабля мастеру Федосею Склаеву [5, с. 155–158].

Весной 1699 г. центр управления страной фактически переместился в Воронеж в связи с пребыванием в городе Петра I. Руководя созданием флота, царь одновременно вел важные дипломатические переговоры с послами Дании и Бранденбурга, экзаменовал молодых дворян, изучавших корабельное дело в Англии, Голландии и Италии, составлял инструкции для российского посла в Османской империи.

В 1700 г. период «кумпанского» кораблестроения закончился, строительство флота теперь велось только государством. Петр I учредил Адмиралтейский приказ, назначив его руководителем Федора Матвеевича Апраксина.

Начальник приказа назывался адмиралтейцем. Ему предписывалось прибыть в Воронеж. 25 февраля Федор Матвеевич узнал о назначении и в тот же день написал Петру I в Воронеж: «Исполнить по воле твоей, государевой, то дело готов... С сего означенного числа неделю спустя к тебе, государю, поеду». В помощники адмиралтейцу назначались Г.А. Племянников, который должен был находиться в Москве, и П.М. Игнатъев, исполнявший приказы Апраксина в Воронеже [6, с. 146–147]. В начале марта 1700 г. адмиралтеец прибыл в Воронеж. Он встретил здесь царя, который готовил к спуску на воду корабль «Гото Предестинация». Ф.М. Апраксин присутствовал при спуске на воду корабля «Черепаша», построенного мастером Наем.

Весной того же года на воду был торжественно спущен построенный по чертежам Петра I корабль «Гото Предестинация». На церемонии присутствовали царь, его сын Алексей, видные государственные деятели, иностранные дипломаты. К тому времени Успенский монастырь был перемещен от верфи в район Акатова и объединен с Алексеевским монастырем. Успенская монастырская церковь стала адмиралтейской, с этого времени в ней проводились богослужения по поводу спуска на воду кораблей.

Одной из главных забот Апраксина была починка и исправление кораблей. Лишь несколько судов оказались полностью готовыми. Как писал в 1700 г. голландский резидент Ван-дер-Гульст, в Воронеже находились около 30 кораблей, из которых 4 или 5 исправные. Остальные же, по его словам, стоят не много. Сам царь выделял при осмотре пять кораблей как самых лучших.

Переделка требовала леса, рабочих рук, специалистов. «Паче всего имею великую скудость в плотниках», – писал Апраксин Петру. А царь заставлял закладывать новые суда, присылал собственные их проекты. На это Федор Матвеевич замечал: «Мы и старого не можем осилить» [7, с. 819]. Но дело так или иначе двигалось: в 1700 г. мастер Най заложил два 60-пушечных корабля – «Сулица» и «Шпага».

Кроме того, на берегу сооружались склады, водяные пильные мельницы. Берег реки заселялся иноземными офицерами и мастерами. Строились дома для царя, адмирала Ф.А. Головина, Ф.М. Апраксина. Собранные из разных стран офицеры, матросы, корабель-

ные мастера не всегда ладили между собой. Особая вражда отличала англичан и голландцев. Ссорились и выходцы из одной страны. Ф.М. Апраксин должен был действовать максимально дипломатично, чтобы сглаживать противоречия.

К финансированию флота была привлечена церковь. Глава Воронежской епархии Митрофан поддержал строительство кораблей. Из церковной казны он пожертвовал 7000 рублей, за что получил благодарность от царя.

В 1701 г. Воронеж и окрестные города – Коротояк, Усмань, Костенск, Орлов, Добрый, Демшинск, Сокольск, Белоколодск, Елец – перешли под управление Адмиралтейского приказа [1, с. 194]. Вся административная и судебная власть над этими городами сосредоточилась в руках Ф.М. Апраксина. Из названных городов на верфи вызывались работные люди.

Несмотря на тяжелое начало войны со Швецией, Петр I находил время для поездок в Воронеж. 23 марта 1701 г. царь прибыл в Воронеж. Во время разлива на воду были спущены корабли «Разженное железо», «Святой Георгий» и яхта «Святая Наталия». Царь лично заложил 80-пушечный корабль «Старый орел», поручив его дальнейшее сооружение Федосею Склеяву. Английский мастер Козенс начал строить два 70-пушечных корабля – «Спящий лев» и «Старый дуб». Мастер Терпилий и его ученик Чапман исправили 18 судов «кумпанской» постройки. В Воронеже началось обучение матросов, а чуть позже и офицеров, морскому делу.

В апреле 1702 г. в письме Петру I Апраксин сообщал, что на устье р. Воронеж выведено 11 кораблей и яхта, а на подходе «Престинация» и «Черепаша». Еще два корабля, «Святой Георгий» и «Разженное железо», следуя указаниям Петра, были отправлены в Азов. Но Апраксин переживал: надо было отпустить к Азову и другие суда, потому что «вода была превеликая, какой давно не бывало». Он писал Петру: «Безмерно жалко, что сей весны не отпустили корабли в Азов, зело, государь, времени и воды жаль!».

«О воде жалеешь, ваша милость, – отвечал Петр 27 мая, – и то не знаю: как бы имели пророка, так бы указ иной дали», а 5 июня: «в Азов, если б ведали о такой воде, велели б больше отпустить, а ныне, чаю, уже упала». Адмиралтеец предложил также перевести солдат-

ские полки из Острогожска под Воронеж «для охранения флота». Царь поручил Апраксину самому разместить войска. «А матросов сколько возможно найдем и боцманов», – успокаивал Петр.

17 ноября 1702 г. Петр собрался ехать из Новгорода в Москву. Царь приглашал Апраксина в столицу на торжества по поводу взятия шведской крепости Нотебург. Получив послание Петра, Федор Матвеевич приготовился в путь. Но его задержала тревожная весть из Белгорода – крымский хан намеревался напасть на южные уезды. В такой обстановке Апраксин не мог оставить флот без присмотра. По его приказу вокруг кораблей были вырыты окопы и возведены деревянные укрепления, поставлены пушки, из Острогожска в Воронеж переведено 500 солдат в дополнение к 900 солдатам, находившимся в городе. В ответ на просьбу о присылке оружия царь приказал срочно направить в Воронеж 2000 мушкетов и патроны. Кроме того, на защиту флота поспешил батальон Преображенских и Семеновских солдат. В случае крайней опасности Петр изъявлял готовность прибыть в Воронеж на защиту кораблей сам.

В феврале 1703 г. Апраксин встречал Петра и его многочисленную свиту в Воронеже. К этому времени мастер Най заканчивал корабли «Сулица» и «Шпага», ему же поручалось заложить еще два корабля. Мастеру Терпилию также надлежало начать два судна. Федосей Скляев, строивший «Старый орел», получил чертеж корабля «Ластка» и приступил к нему в начале марта.

Весна 1703 г. благоприятствовала судостроителям. По словам старожиллов, такого половодья не было давно: на самых мелких местах глубина составляла не менее 9 футов. Все корабли, находившиеся у города Воронежа, были сведены к Дону, кроме одного, сбитого ветром на мель. Для охраны судов направлялось 800 солдат под командованием майора Рикмана. Завершилось обучение 500 матросов, которым предстояло служить на кораблях.

В конце мая Апраксин уведомлял царя, что новых кораблей еще не заложили, очень много дел требовали старые. Работам мешала сильная жара: то там, то здесь загорались дома и лес. На это Петр замечал: пожары дело обычное, но есть известия, что шведы и турки засылают лазутчиков жечь корабли, а значит нельзя терять бдительности.

Жара обостряла болезни. Заметная потеря – смерть мастера Терпилия. «Зело жалко Терпилия», – горевал Петр. Он предписывал: «Если болезни умножатся, лучше на времена жаркие развести людей в разные места». Но, несмотря ни на что, царь приказал к будущему лету привести в боевую готовность как минимум 25 кораблей с числом пушек не менее 40 на каждое судно. «Я рад, сколько могу, – отвечал Апраксин, – безо всякой лености, только, государь, тебе известно, что воинских о сорока пушек, кроме Ступинских и новых, нет. Хотя их счетом и довольно, только к делу многие не годятся» [8, с. 64, 65, 93, 114–116, 152, 159, 169, 171, 358–359, 370–374, 396–399, 420, 442–447, 482–483, 524–526, 547, 553, 557–558].

Весной 1703 г. Петр I стремился показать сопровождавшим его иностранным дипломатам и купцам могущество построенного флота. Эта демонстрация имела цель предостеречь Турцию от войны против России. Вместе с царем в Воронеже побывал голландский дипломат и художник Корнелий де Бруин, написавший сочинение о пребывании в России и рисунки с видом города Воронежа.

Новой заботой Петра I стала артиллерия: на корабли требовались пушки, а их не хватало. На берегу реки Воронеж, в Липецке, были устроены чугунно-литейный и железный заводы. В начале 1703 г. из Англии прибыли три пушечных мастера, и в сентябре на заводах уже отливали орудия. В конце 1703 г. царь посетил чугунно-литейный и железный заводы в Липецке. По его поручению Ф.М. Апраксин передал часть флотских запасов на Ладожское озеро, где началось сооружение Балтийского флота. 4 декабря 1703 г. Петр и его свита присутствовали на похоронах воронежского епископа Митрофана.

Весной 1705 г. во время очередного пребывания Петра в Воронеже к Адмиралтейскому приказу было приписано еще пять городов: Острогжск, Ольшанск, Урыв, Усерд, Верхососенск. 9 апреля на воду спустили корабль «Старый дуб», построенный Козенсом. Перед отъездом из Воронежа Петр поручил Ф.М. Апраксину найти новое место для верфи ниже города по реке. Выполняя царское поручение, Апраксин заложил Тавровскую верфь и город Тавров, ставший новым центром кораблестроения. С этого времени строительство судов постепенно перемещалось из Воронежа в Тавров. Здесь соорудилось 11

доков, облицованных внутри лесом. Работа продолжалась до поздней осени. Руины крепостных сооружений у современного села Таврово, входящего в городскую черту г. Воронежа, сохранились до наших дней. Остатки корабельных доков тавровской верфи в 1972 г. были скрыты водами Воронежского водохранилища.

В 1706 г. умер адмирал Ф.А. Головин. На его место был назначен Ф.М. Апраксин. В его ведение перешло управление всем флотом, Азовским и Балтийским, Оружейной палатой, Ямским приказом и Монетным двором. В 1707 г. Ф.М. Апраксин получил новый чин генерал-адмирала и был переведен в Прибалтику для организации военных действий против шведской армии. Военным и гражданским руководителем Воронежа стал обер-комендант Степан Андреевич Колычев.

В 1708 г. шведский король Карл XII с территории Речи Посполитой вторгся в Россию. Рассчитывая на поддержку изменившего Петру I украинского гетмана Мазепы, Карл XII повел свои войска на Украину. Не исключалось нападение шведов на воронежские верфи.

В феврале 1709 г. Петр I приехал в Воронеж. Он присутствовал на торжественной церемонии спуска на воду кораблей. Царь отдал распоряжение о переводе адмиралтейства в город Тавров, об укреплении Таврова. В Воронеже Петр I разрабатывал проект реформы местного управления. По царскому указу Россия была разделена на новые административно-территориальные единицы – губернии. Воронеж вошел в состав Азовской губернии с центром в городе Азов.

В марте 1709 г. в Воронеж приехали Александр Данилович Меньшиков и другие русские военачальники. Состоялся военный совет, на котором был намечен план предстоящих военных действий в русско-шведской войне. Из Воронежа Петр I вниз по Дону на двухмачтовой бригантине отправился в Азов. По пути было выбрано место для новой корабельной верфи в устье Осереды (ныне город Павловск).

Россия показывала свою дружбу и миролюбие по отношению к Османской империи, так как для Петра было важно не допустить ее вступления в войну на стороне Швеции. По приказу царя демонстративно уничтожались корабли, на самом деле были выбраны сгнившие и непригодные для плавания суда.

Из-под Азова Петр I выехал к русской армии. 10 июля (27 июня по старому стилю) 1709 г. произошло Полтавское сражение. Русская армия под командованием царя Петра I разгромила непобедимую до тех пор шведскую армию Карла XII. Полтавская баталия ознаменовала решающий перелом в пользу России в Северной войне. Часть шведских пленных – около трех тысяч – была направлена в Воронежский край. Они приняли участие в строительстве новой крепости и корабельной верфи при впадении в Дон реки Осереды (в настоящее время – город Павловск).

Несмотря на поражение, Карл XII упорно отказывался заключить мир с Россией. Ему удалось втянуть в войну с Россией Османскую империю. В связи с началом новой русско-турецкой войны в 1711 г. Петр I распорядился отправить из Воронежа в Азов все отремонтированные корабли. Одним из судов, сооруженных на верфи у села Рамонь и прибывших в Азов из-под Воронежа, командовал знаменитый впоследствии мореплаватель датчанин Витус Беринг.

Война с Османской империей закончилась поражением России. По заключенному в 1711 г. Прутскому миру Петр I вынужден был возвратить Азов Турции. Центр Азовской губернии переместился из Азова в Тамбов. Кораблестроение в Воронеже, Таврове, Осереде (Павловске) прекратилось. Из Приазовья в Воронежский край были переведены гарнизоны крепостей и гражданское население – в крепость Осеред (Павловск), Азовскую слободу (современное село Азовка Бобровского района Воронежской области).

Опыт строительства кораблей под Воронежем стал важным этапом в дальнейшем развитии судостроения в Российском государстве.

Источники и литература

1. Загорский В.П. Петр Великий на воронежской земле: Ист. очерк [Послесл. А. Акиньшина, О. Скобелкина и др.]. Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та, 1996. 165, [2] с.
2. Богословский М.М. Петр I. Материалы для биографии. Т. 3: Стрелецкий розыск. Воронежское кораблестроение. Городская реформа 1699 г. Карловицкий конгресс. 1698–1699. Л.: Гос. соц.-экон. изд., 1946. 501 с.

Глазьев В.Н. Петр I и воронежское кораблестроение 1696–1711 гг.

3. Перегудов А.В. Государев разрядный шатер – орган управления воронежским кораблестроением (1697–1700 гг.): монография. Воронеж: Истоки, 2010. 140 с.

4. Воронежские Петровские акты, хранящиеся в архиве Воронежского губернского статистического комитета. Вып. 1. Воронеж: Тип. губернского правления, 1872. 188, II с.

5. Глазьев В.Н. Воронежские воеводы и их окружение в XVI–XVII вв. Воронеж: Центр духовного возрождения Черноземного края, 2007. 166, [1] с.

6. Елагин С. История русского флота. Период Азовский. СПб.: Тип. Комиссионера Императорской Академии художеств, Гогенфельдена и К°, 1864. 412 с.

7. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 1: (1688–1701). СПб.: Гос. Тип., 1887. [2], XXXII, 888, LIII с.

8. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 2: (1702–1703). СПб.: Гос. Тип., 1889. XXIV, 722, LXII с.

Глазьев Владимир Николаевич – доктор исторических наук, профессор, декан исторического факультета ФГБОУ ВО «Воронежский государственный университет» (г. Воронеж); e-mail: bob60_12@mail.ru

Лашманы из служилой мордвы (по материалам переписей XVIII века)

В статье рассказывается о лашманах из мордвы, дается описание их поселений и состава на материалах народных переписей XVIII века, раскрывается значение корабельной повинности для служилых иноземцев из мордвы. Для раскрытия темы привлекаются оригинальные материалы прошений о дворянстве потомков князей и мурз мордовских.

Ключевые слова: князья и мурзы мордовские, служилая мордва, лашманы, Казанское адмиралтейство.

Лашманы – особенная категория служилых иноземцев, объединенная обязанностью нести корабельную повинность. В большинстве своем категорию лашманов составляли служилые иноземцы из татар, но также присутствовали представители служилых мордвы и чувашей.

Формирование лашманов берет начало с указа Петра Великого от 31 января 1718 года, в котором указывалось: к корабельной повинности привлекались «служилые мурзы, татары, мордва и чувашки». Социальная база лашманства – группа служилых иноземцев сформировалась гораздо раньше, поэтому можно сказать, что указ от 31 января 1718 года не создавал новую социальную общность, а определял положение старой общности служилых иноземцев в структуре российского общества. С развитием регулярной армии изменился социальный агрегат общности служилых людей, большая часть служилых людей, в том числе служилых иноземцев из народов Поволжья, оказалась в стороне от процессов аноблирования, но еще не готова была войти в состав прежнего тяглого населения. Петр Великий с присущим ему стремлением к механицистскому порядку не оставил без внимания положение служилых людей, из них были сформированы категории «однородцев», несущих ландмилицейскую повинность, и «лашманов», занятых в корабельной отрасли.

Демидов А.Н. Лашманы из служилой мордвы
(по материалам переписей XVIII века)

Историография вопроса. Проблематика лашманства тесно связана с историей татарского народа и получила освещение в работах И.К. Загидуллина, И.З. Файзрахманова, Ю.Н. Гусевой, Ю.В. Мансуровой; лашманы из чувашей исследовались В.Д. Дмитриевым, А.К. Салминым, в рамках изучения истории лесного хозяйства Е.М. Лупановой и другими [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7].

Хронологические рамки. Для представителей служилой мордвы нахождение в группе лашманов было сравнительно недолгим, мы можем сказать с уверенностью, что возникновение лашманства у мордвы началось с указа от 31 января 1718 года, а дата окончания не так конкретна. К лашманной повинности привлекались в первую очередь не принявшие крещение. Мордовские мурзы, принявшие крещение до указа 1718 года, смогли перейти в дворянство и состояние однодворцев. Последнее упоминание лашманства у служилой мордвы мы встречаем в «Наказе» оськинских мордовских мурз, которые оставались последним не христианизированным поселением служилой мордвы.

Источниковая база. Переписи XVIII века дают возможность определения поселений служилой мордвы, несущих лашманную повинность. Всего нами были изучены материалы четырех переписей: Ландратской и первых трех ревизий из фонда 350 Российского государственного архива древних актов.

Служилая мордва – это собирательное понятие, в источниках мы встречаем наименования, как то: «князья мордовские», «мордовские мурзы», «тарханы», «служилая мордва», «мордва-казаки» и т.д. Служилая мордва несла службу в составе служилых иноземцев, в основном служба носила станичный характер и проходила на засечных чертах.

Поскольку в состав лашманов вошли в основном служилые люди, то обозначение лашманной принадлежности в переписях позволяет определить обратное.

В начале XVIII века служилая мордва проживала на территории Алатырского, Саранского, Симбирского, Пензенского и Темниковского уездов.

В составе 350 фонда нам удалось обнаружить ландратскую перепись Саранского уезда – княжеско-мурзинских поселений – дере-

Демидов А.Н. Лашманы из служилой мордвы
(по материалам переписей XVIII века)

вень Рындино и Кельвядни. Перепись становилась предметом изучения мордовским историком Н.В. Заварюхиным в статье «Мордовские мурзы Саранского уезда в первой четверти XVIII в.» [8]. В ней не встречается упоминания о лашманной повинности, но в переписи выбывших после I ревизии деревень Рындино и Кельвядни перечислены «по указу взяты на Сулак из Казани Адмиралтейской конторы» и встречаем формулировку: «взят на лашманскую работу». Всего было взято в 1722 году 14 человек, из них Еремка Живаев – 53 лет, Пуреска Станкин – 17 лет, Пуреш Куприянов – 18 лет, Дьячка – 20 лет, Аброска Ведмаев – 23 лет, Доронка Лепаев – 30 лет, Понятка Девляшев – 40 лет, Велдяй Дружинкин – 23 лет, Андрей Родаев – 42 лет, Левшанка Игнатьев – 20 лет, Ансюват Дементьев – 30 лет, Пердяшка и Кияй Тетюшкины – 20 и 18 лет, Фролка Кучаев – 16 лет[9]. Во II ревизии саранские мурзы показаны как к корабельной работе приписанные.

В прошениях о дворянстве мордовских мурз Пензенского уезда приводятся фрагменты «Переписной книги мурзам и татарам Пензенского уезда 1718 года комиссара Федора Салманова» [10, л. 12 об.]. Самой книги нет в 350 фонде, и пока обнаружить ее не удалось, возможно, она не сохранилась, так как, например, известный исследователь мордвы А.А. Гераклитов о ней даже не упоминает. Как видно из фрагментов, князь Герасим Учеватов сын Ичалов «в работе» в Петербурге, возможно по лашманной повинности [11, л. 10].

Отсутствие материалов I ревизии по мордовским и татарским мурзинским поселениям было отмечено А.А. Гераклитовым. Он предполагал, что оно могло быть вызвано: «недосмотром администрации, либо они в ведомстве Адмиралтейства, и не все владельцы выполнили свою обязанность и не показали деревни» [12, л. 28]. Предположение искать материалы I ревизии в адмиралтействе имело место уже в XVIII веке в процессе документации родословных князей и мурз мордовских в прошениях о дворянстве. В 1789 году по запросу из Симбирского Дворянского собрания по прошению мурз Атяевых (происходивших из Пензенского уезда) из Казанской адмиралтейской конторы был получен ответ, что «первой переписи переписных 1718 года Симбирского уезда книг имеется только две, из которых первая переписи вице-губернатора казанского Никиты Ал-

Демидов А.Н. Лашманы из служилой мордвы
(по материалам переписей XVIII века)

ферьевича Кудрявцева состоящим ввалу служилым мурзам и татарам и мордовским мурзам, и чуваше, и мордве, а вторая комиссара Андрея Аминова Завальной стороны мурзам и татарам и прочим иноверцам» [13, л. 15–15 об.]. Все книги по пензенским иноверцам сгорели, по утверждению Адмиралтейской конторы, но практически одновременно в прошениях кн. Ичаловых, кн. Ногаевых, кн. Мокшадеевых (Мукшубеевых), кн. Розгильдеевых из Пензенского уезда мы встречаем фрагменты из ландратской переписи. Таким образом, по Пензенскому уезду материалы в адмиралтействе отсутствовали.

Единственное исключение в Пензенском уезде – это сохранившаяся I ревизия деревни Тургаково Шушенского стана и выбывших после I ревизии [14, л. 236; 15, л. 485].

II ревизия мурзинских поселений по Пензенскому уезду представлена более полно и была предметом изучения А.А. Голомбиевским [16]. Служилая мордва проживала в трех станах уезда: Шукшенском, Засурском и Узинском, и переписана вместе с мурзами татарскими.

Во II ревизии Шукшенского стана две деревни, «приписанные к корабельной работе», – Тургаково и Бузаево – выселок из Тургаково [17, л. 558].

В Засурском стане в разделе: «Того ж Засурского стану мурзы и татары подлежащие к Адмиралтейству» – 8 поселений, а именно: Козловка, Ручим, Садовка, Барнуковка, Сабаново, Вечкелей, Вашалей, Старые Домосерки [18, л. 803]. Список обрывается ввиду плохой сохранности последних страниц переписной книги, но, вероятно, в нем еще присутствовали Новые Домосерки и Оськино. Интересно, что в Засурском стане были причислены к ведомству Казанской адмиралтейской конторы жители деревень Пермеево и Алово [19, л. 336 об.]. Как правило, лашманы – выходцы из служилой мордвы, а жители деревень Пермеево и Алово принадлежали к ясачной мордве, согласно тем сведениям, которыми мы располагаем. В отличие от мурзинских поселений, в Пермеево и Алово к адмиралтейству приписана только часть жителей, возможно, адмиралтейство использовало труд ясачных крестьян наряду с мурзами, а, возможно, эта приписанная часть являлась потомками мордовских мурз, самовольно переселившихся в Пензенский уезд, до переписей оставивших служ-

Демидов А.Н. Лашманы из служилой мордвы
(по материалам переписей XVIII века)

бу и получивших землю «в посоп». В пользу последней версии говорит этнографическое родство пермеевской и сабановской групп и историческая общность происхождения из деревни Ичалок Козевельского беляка Алатырского уезда [20, с. 149], но, к сожалению, это только косвенные данные, прямых мы не имеем.

В Узинском стане: «Того ж Узинского стану мурзы и татары подлежащие Адмиралтейству» – 7 поселений, а именно: Уза, Канадей, Студенцы, Верхнее Шнаево (Бегуч), Среднее Шнаево, Нижнее Шнаево, Нижняя Елюзань [21, л. 710]. В Узинском стане в отличие от Засурского мы встречаем совместные поселения служилых татар и мордвы – Усть-Уза и Нижняя Елюзань, и тесное соседство в Канадее и Бегуче.

В III ревизии Пензенского уезда мурзинские мордовские поселения указаны «как содержащие корабельную работу до крещения», остались некрещеными, а следовательно, в лашманстве – только небольшие группы мурз в поселениях Оськино и Садовка Засурского стана и Тургаково и Бузаево Шукшенского стана. Сохранился наказ оськинских некрещеных мурз для составления Нового Уложения, где они жалуются: «...ту определенную работу несем, так, как мурзы и татары, и в той работе состоим с немалою обидою» [22, с. 160].

Симбирские мордовские мурзы несли лашманную повинность, это становится понятно, так как наиболее ранняя ландратская перепись хранилась в Казанской адмиралтейской конторе. В ответ на запрос Симбирского Наместничества по прошению кн. Ромадановых (Ромадановских) и кн. Кижедеевых из Симбирского уезда Казанская адмиралтейская контора в 1788 году сообщила, что в ней находятся на хранении переписи ландратская 1718 года, I и II ревизий [23, л. 51]. Во II ревизии встречается обозначение перед переписью: «Служилых иноверцев, определенных к корабельной работе» [24, л. 715]. Мурзы проживали в двух станах – Ввальном и Завальном, в последнем двумя группами поселений, поэтому в каждой переписи три списка поселений в отличие от пензенских станов. В Симбирском уезде служилая мордва проживала и несла службу совместно с татарами и чувашами. Особенность симбирских переписей III ревизии – это отсутствие обозначений принадлежности к лашманам или мурзам, такое обстоятельство приводило в замеша-

Демидов А.Н. Лашманы из служилой мордвы
(по материалам переписей XVIII века)

тельство русских чиновников в процессе делопроизводства прошений мурз о дворянстве [23, л. 45 об.].

Таблица 1

**Список поселений служилой мордвы, причисленных к ведомству
Казанской адмиралтейской конторы**

№	Название уезда, стана и поселения	Количество душ м.п. (по II ревизии)
Саранский уезд		
1	Рындино	75
2	Кельвядни	68
Симбирский уезд Ввальный стан		
3	Беловодье	156
4	Налитово	–
Завальный стан		
5	Мордовская Кандарать	101
6	Верхняя Мордовская Туарма (Мордовский Белый ключ)	173
7	Куредово (Архангельское)	143
8	Кивать, Богородское	309
9	Томылово, Никольское	403
10	Еделево, Архангельское	391
Пензенский уезд Шукшенский стан		
11	Тургаково	494
12	Бузаево	71
Засурский стан		
13	Сабаново	284
14	Вашалей	248
15	Вичкилей	63
16	Барнуковка	166
17	Козловка	56
18	Садовка	89
19	Старые Домосердки	155

Демидов А.Н. Лашманы из служилой мордвы
(по материалам переписей XVIII века)

20	Новые Домосерки	–
21	Ручим	238
22	Оськино	–
23	Пермеево	–
24	Алово	–
Узинский стан		
25	Усть-Уза-мурза	148
26	Мордовский Канадей, Архангельское	176
27	Студенцы	28
28	Верхнее Шнаево, Бегуч	103
29	Среднее Шнаево, Бегуч	51
30	Нижнее Шнаево, Бегуч	53
31	Нижняя Елюзань	62

Лашманная или корабельная повинность была несомненно тяжким бременем для князей и мурз мордовских, но она имела и определенный эффект этносоциального маркера, способствовала более длительному сохранению мурзинского самосознания и консолидации служилой мордвы.

Источники и литература

1. Загидуллин И.К. Движение вынужденного переселения татар Среднего Поволжья в Османское государство в 1860-е гг. // Из истории и культуры народов Среднего Поволжья. 2012. № 2. С. 81–92.
2. Файзрахманов И.З. История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.) Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ; Изд-во «Яз», 2014. 264 с.
3. Гусева Ю.Н. История мусульманских общин Среднего Поволжья в XVI – начале XX в.: Историография и источниковедение вопроса // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2010. № 4. С. 132–134.
4. Мансурова Ю.В. Казанская Адмиралтейская слобода: условия жизни и труда // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. 2010. Т. 1. № 13. С. 116–120.
5. Димитриев В.Д. Чувашские исторические предания: Очерки истории чувашского народа с древних времен до середины XIX века. 2-е, доп. изд. Чебоксары: Чуваш. кн. изд-во, 1993. 446,[1] с.

Демидов А.Н. Лашманы из служилой мордвы
(по материалам переписей XVIII века)

6. Салмин А.К. Санкт-Петербург и чувашаи // Чувашский гуманитарный вестник. 2009. № 4. С. 58–78.
7. Лупанова Е.М. Леса Поволжья в правительственной политике XVIII века // Россия XXI. 2014. № 6. С. 106–123.
8. Заварюхин Н.В. Мордовские мурзы Саранского уезда в первой четверти XVIII в. // Российская провинция: история, культура, наука: материалы II-III Сафаргалиев. науч. чтений / отв. ред. Н. М. Арсентьев. Саранск: Красн. Окт., 1998. С. 51–58.
9. РГАДА. Ф. 350. Оп. 2. Д. 2925.
10. ГАПО. Ф. 196. Оп. 2. Д. 1062.
11. ГАПО. Ф.196. Оп.2. Д.1063.
12. Научно-исторический архив СПбИИРАН. Ф. 38. Оп. 1. Д. 46.
13. ЦГАСО. Ф. 430. Оп. 1. Д. 2. Л.15–15об.
14. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.2537.
15. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.2547.
16. Голомбиевский А.А. Узинский стан Пензенского уезда по книгам 2-й ревизии (1745–1746 гг.) // Труды Саратовской ученой архивной комиссии. Т. 4. Вып. 2. Саратов: Тип. Губ. земства, 1893. С.129–170.
17. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.2540.
18. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.2546.
19. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.2550.
20. Макушин Н.П. Поселения мордвы // Труды Мордовской этнографической экспедиции. Вып. 1: Вопросы этнической истории мордовского народа. М.: Наука, 1960. С.149–158.
21. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.2545.
22. Документы и материалы по истории Мордовской АССР / Под ред. Ин-та истории Акад. наук СССР; (Отв. ред. Б.Д. Греков и проф. В.И. Лебедев). Т. 3. Ч. 1: 1751–1800-й г. Литературные описания мордвы, составленные в XIX в. Саранск: МНИИЯЛИ, 1939. 343 с.
23. РГИА. Ф. 1343. Оп. 46. Д. 713.
24. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.3127.

Демидов Александр Николаевич – кандидат философских наук, доцент кафедры философии, истории и теории мировой культуры Самарского государственного социально-педагогического университета (г. Самара); e-mail: demidov@pgsga.ru

Некрополь Свято-Успенского Зилантова монастыря

Статья посвящена изучению одного из старейших некрополей Казани – Свято-Успенского Зилантова монастыря (XVI–XX вв.). Послереволуционный вандализм, разрушение традиций, советский агрессивный атеизм, корысть и безразличие эксплуатационных служб привели к гибели многих сотен памятников в исторических некрополях. Автор восстанавливает имена людей, в том числе связанных и с Казанским адмиралтейством, погребенных на утраченном монастырском некрополе.

Ключевые слова: Зилантов монастырь, Синодик обители, церковь св. великомученицы Екатерины, семейные усыпальницы известных казанских купцов-благотворителей.

Зилантовское кладбище занимало всю восточную половину горы, было неотъемлемой частью истории святой обители и являлось источником многих пожертвований – вкладов в обитель на помин души.

Отметим, что *это самое древнее в Казани русское кладбище*, возникшее еще в конце XV – начале XVI в. Здесь в 1529 г. был погребен св. мученик Иоанн: «И положено бысть честное его и многострадальное тело на старом русском кладбище», – как писал о мученике святой Ермоген в 1592 г. Позже появилось и новое русское кладбище: там, где в огромной братской могиле упокоились русские воины, павшие при взятии Казани осенью 1552 г.

Когда в 1560 г. на гору был переведен сам монастырь, тогда же возле его стен стало обновляться и старое кладбище. Примечательно, что именно с 1560 г. по 1813 г. стал вестись для поминовения усопших и убиенных знаменитый монастырский Синодик – 412 страниц большого формата, исписанных постоянно вносимыми новыми именами для поминовения и чтения неусыпаемой Псалтири. Редко какой еще монастырь России имел столь полный и совершенный Синодик. Для ученых же он дорог как бесценный каллиграфический и исторический источник XVI–XIX вв. Сейчас подлинник Синодика хранится в Национальном архиве Республики Татарстан [1].

Постепенно вся восточная половина горы «зарасталала» крестами и памятниками. В 1865 г. при настоятельстве иеромонаха *Иннокентия* (1862–1865) некрополь обнесли деревянной оградой, а в 1889 г. при правлении архимандрита *Сергия I* (1879–1892) ограда была обновлена. Многие жители Казани изъявляли желание быть погребенными на «святой горе при доме Пресвятой Богородицы» и еще при жизни составляли завещания в пользу Успенской обители. Здесь же хоронили и усопших братьев. Кладбище было совсем небольших размеров, как и большинство русских монастырских некрополей, но при этом считалось одним из самых святых мест не только Казани, но и всей епархии.

В XVII в. при кладбище находилась небольшая поминальная церковь *св. великомученицы Екатерины* – об этом свидетельствуют описи монастырского имущества, которые изучал Платон Заринский (1831–1881) – религиозный деятель, церковный историк, с 1868 г. военный священник, протоиерей, настоятель военно-кремлевской церкви [2, с.21]. Там же находился и сам чтимый древний образ великомученицы, позже перенесенный во Всехсвятскую церковь. К сожалению, никаких описаний кладбищенского храма не сохранилось. В XIX в. этой церкви уже не существовало. Вообще, в тяжелом для всей Русской Церкви XVIII столетия было упразднено «за ветхостью и бедностью» множество кладбищенских храмов по всей России. Разделила их участь и Екатерининская церковь. Но сам погост, к счастью, не пришел в запустение – братия монастыря, хотя и очень сильно обедневшего, тщательно и благочестиво заботилась о его благоустройстве и об уходе за древними могилами.

Не только вне монастырских стен, но и внутри самой ограды находилось множество захоронений – они заполняли все свободные от строений места. На дореволюционных фотографиях виден буквально лес крестов у алтаря Успенского собора. При реставрации и реконструкции обители человеческие останки обнаруживаются постоянно и повсюду: за стенами монастыря, у фундаментов строений, под корнями деревьев. Поистине обитель стоит на костях, и только осознавая это, постепенно начинаешь понимать его особую роль и святость этого места.

На монастырском некрополе имелись *семейные усыпальницы известных казанских купцов-благотворителей Александровых, Тихомирновых, Кондыриных, Крашенинниковых, Шмагиных, Моисеевых; маркизов де Траверзе. В фамильном склепе был похоронен почетный потомственный гражданин Казани Иван Иванович Алафузов* [3].

На кладбище, в частности, упокоились генерал-майор *Алексей Петрович Лецкой* († 1800); брат монахини Казанского Богородицкого девичьего монастыря Софии, князь *Василий Болховский* († 1801); друг А.С. Пушкина, генерал-майор *Ермолай Иванович Великопольский* († 1802); известный архитектор *Василий Ильич Кафтырев* († 1807); дядя Л.Н. Толстого, гвардии капитан *Николай Иванович Юшков* († 1828); казанский гражданский губернатор *Иван Григорьевич Жеванов* († 1830); троюродный брат А.С. Пушкина, подполковник *Александр Петрович Неелов* († 1844) и его супруга Екатерина Семеновна († 1843); вице-адмиралы отец и сын *де Траверзе* († 1850). Здесь нашли свой последний приют не менее *трех тысяч человек*.

Род Де-Траверзе внесен в 5-ю часть дворянской родословной книги Санкт-Петербургской губернии и в 5-ю часть дворянской родословной книги Казанской губернии по определению Казанского дворянского депутатского собрания от 09.08.1846, утвержден указом Герольдии от 04.11.1849, герб рода внесен в 9-ю часть 1-го отделения ОГДР [4, с.190].

Александр Иванович де Траверзе (1770 – 18 февраля 1850), из маркизов, православного вероисповедания [5, с.69]. В 1793 – гардемарин, в 1817 – капитан 2-го ранга, в 1820 – первоприсутствующий Казанской адмиралтейской конторы, в 1823 – чиновник V класса, в 1831 – председатель Казанской палаты уголовного суда, действительный статский советник, кавалер орденов Св. Владимира 4 ст., Св. Анны 2 ст. происходил из 400-летнего французского рода маркизов, был направлен в Казанскую адмиралтейскую контору.

Маркиз Александр Иванович де Траверзе был сыном адмирала и сенатора Ивана Ивановича де Траверзе (Иоанн-Франц, 1754 – 19 мая 1831), французского флота капитан, прибыл в Россию в 1790 г. во время Великой французской революции. С 1797 г. принял русское подданство; был адмиралом, морским министром и кавалером многих российских орденов [6, с.69–70].

Имелись захоронения и в соборе Успения Божией Матери. В храме среди останков подвижников Православной Веры с левой стороны при входе находилась и гробница с мощами пребывавшего в обители на покое преосвященного Архиепископа *Иосифа Суздальского*, упокоившегося 15 июня 1642 г. [7; 8, с.14; 9, с.18].

В подклети собора был похоронен казанский купец, внесший в поддержку обители 25 тысяч рублей, *Евграф Алексеевич Лебедев* († 1877). Там же известная казанская благотворительница *Ольга Сергеевна Александрова-Гейнс* († 1927) 16 ноября 1895 г. устроила поминальную церковь, где были похоронены ее отец потомственный почетный гражданин, купец 1-й гильдии *Сергей Евсеевич* († 1870), мать *Анна Михайловна*, брат *Александр Сергеевич* († 1889) и супруг, бывший казанский губернатор (1880–1882), генерал-лейтенант *Александр Константинович Гейнс* († 1892). Церковь освятил архиепископ Казанский и Свияжский Владимир (Петров) [10, с.742].

Как отмечает казанский исследователь *П.М. Дульский*, некрополь Зилантова монастыря имел немало деревянных резных памятников редкой красоты, что «свидетельствовало о большом чутье форм мастеров, которые с увлечением воплотили в своей работе частицу художественных заветов народного творчества» [11, с.152].

Действительно, кресты-надгробия подчас были настоящими произведениями старинной русской деревянной резьбы, не уступающей по изысканности резьбе иконостасов. Когда в советское время кладбище разорили и полностью сровняли с землей, один крест XVIII века не был уничтожен именно потому, что его причислили к «произведениям искусства» и поместили в качестве экспоната из «Монастырского некрополя» в Государственный музей (ныне Национальный музей Республики Татарстан). Там он находится и поныне. Почти два с половиной столетия не разрушили деревянную резьбу. Четыре изящных столбика в форме миниатюрной башенки-часовенки держат на себе многоярусный витой столбик, увенчанный восьмиконечным православным крестом. Фотографии этого замечательного надгробия есть как в дореволюционных книжках, так и в советских путеводителях по Казани [12, с 152].

4 мая 1928 г. решением Казанского городского Совета рабочих, крестьянских депутатов все городские монастыри, в том числе и

Елдашев А.М. Некрополь Свято-Успенского Зилантова монастыря

Зилантов, были закрыты [13]. Вскоре участь быть упраздненным постигла и монастырский некрополь. Последние захоронения относятся к ноябрю 1932 г. До настоящего времени сохранилось лишь несколько надгробий от некогда обширного некрополя; среди них надгробия *М.Л. Еремеевой, Е.А. Лебедева, Я.С. Любимова, Н.И. Юшкова.*

Источники и литература

1. НА РТ. Ф.10. Оп. 5. Д.314.
2. Заринский П.Е. Церковные древности города Казани. Казань: Губерн. тип., 1877. 218 с.
3. Казанские вести. 4 сентября 1891. № 244.
4. Казанское дворянство. 1785–1917 гг. Генеалогический словарь / Сост. Г.А. Двоеносова. Казань: Гасыр, 2001. 640 с.
5. Агафонов Н.Я. Казань и казанцы. Т.1. Казань: Типо-лит. И.С. Перова, 1906. 114 с.
6. Долгоруков П.В. Российская родословная книга. Ч. III. СПб.: Типография Эдуарда Веймара, 1856. 523 с.
7. Амвросий, епископ. История Российской иерархии. Ч. VI. М.: Синодальная типография, 1815. 1148 с.
8. Баженов Н.К. Плавание к Зилантову монастырю и казанскому памятнику. М.: Унив. тип., 1846. 36 с.
9. Никодим, архимандрит. Краткая история Зилантова Успенского, что в городе Казани, монастыря. Казань: Типо-лит. Имп. Ун-та, 1898. 23 с.
10. Известия по Казанской епархии за 1895 год. Казань: Типо-лит. Императорского университета, 1895.
11. Дульский П.М. Памятники казанской старины. Казань: Изд. Соломина, 1914. 204 с.
12. Фехнер М.В. Великие Булгары. Казань. Свяжск. М.: «Искусство», 1978. 280 с.
13. Красная Татария. 9 мая 1928. № 105.

Елдашев Анатолий Михайлович – доцент Казанской Православной Духовной семинарии, лауреат Макариевской премии (г. Казань): e-mail: eldashevam@mail.ru

К вопросу о развитии здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в.

Статья посвящена санитарному состоянию и развитию здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в. Предпринята попытка показать деятельность и организационные формы городской и частной медицины, а также объемы оказываемой ими медико-санитарной помощи населению слободы.

Ключевые слова: здравоохранение, Адмиралтейская больница, санитарное состояние, Алафузовы.

Адмиралтейская слобода на протяжении большей части своей истории сильно отставала от остального города в плане общего благоустройства и санитарного состояния. Расположение слободы на возвышенности затопляемых весной лугов, скученность рабочего населения, отсутствие чистой питьевой воды и антисанитария способствовали усиленному распространению различных заболеваний, таких как грипп, брюшной тиф, холера и дифтерит. Ситуация особенно ухудшалась после спада воды, когда появлялась масса болот, огромных луж и котловин, заполненных нечистотами и сбросами с близлежащих фабрик и заводов. Страдали жители слободы и от отсутствия чистой питьевой воды. Так, к концу XIX в. на Адмиралтейскую и Ягодную слободы приходилось всего по одному водопроводному крану. Большая же часть населения этих слобод была вынуждена использовать воду из вырытых при домах колодцев, местных озер и болот.

Мощный толчок промышленному развитию слободы дало адмиралтейство. В период индустриализации в конце XIX в. Адмиралтейская слобода стала крупнейшей промышленной зоной Казани, где функционировали известные своей продукцией на всю Россию промышленные предприятия, такие как: Алафузовские фабрики и завод, механический завод Свешникова и другие. Адмиралтей-

Измайлов Б.И. К вопросу о развитии здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в.

ская слобода всегда привлекала крупных промышленников относительно невысокой ценой на земельные участки, их близким расположением к воде и, конечно, избытком дешевой рабочей силы.

В то же время фабрики и заводы, построенные на берегах Казанки, еще более ухудшали экологическую ситуацию в Адмиралтейской слободе. Постоянный сброс в воду отходов производства и дым из труб делали слободу малопривлекательной для жизни. Так, в 1891 г. в суде рассматривалось дело по обвинению промышленника Ивана Ивановича Алафузова в сбросе в р. Казанку сточных отходов со своего завода [1, с.2]. Во время разлива Волги в Кабан и Булак попадали нечистоты из Адмиралтейской слободы. Все эти факторы и тяжелые условия фабричного труда способствовали значительному повышению смертности населения Адмиралтейской слободы. Как писал в конце XIX в. казанский краевед М.Н. Пинегин, «ныне только в трех приходах (Михаила Архангела, Ильи Пророка и Боголюбской церкви в Адмиралтейской слободе) больше хоронят, чем приветствуют маленьких людей со вступлением в жизнь» [2, с.470].

Несмотря на это, к 1899 г. население Адмиралтейской слободы составляло уже 7 тысяч человек и по численности уступало лишь Суконной слободе. Как правило, приток жителей слободы происходил за счет приезжающих в Казань на заработки крестьян из различных уездов. В большинстве своем население было фабрично-заводское, работавшее на паровых мельницах Журавлевых, механическом заводе торгового дома наследников Свешникова, ткацкой фабрике Тихомирнова и Свечникова и находящемся в Ягодной слободе Алафузовских фабрике и заводе.

Национальный состав Адмиралтейской слободы был очень пестрым с преобладанием русского и татарского населения. Сюда же на сезонные заработки приезжали чуваша и марийцы. Мусульманское население составляло беднейшую часть слободы и жило в ужасных санитарных условиях.

До 1885 г. для оказания медицинской помощи населению был всего один городской врач и состоящий при нем фельдшер, но ни приемных покоев, ни больниц не было. Вопрос о создании постоянной больницы не раз поднимался на заседаниях Казанской городской думы, но ситуация разрешилась лишь в последней четверти XIX в.

Измайлов Б.И. К вопросу о развитии здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в.

В 1883–1884 гг. Казанская городская управа решает устроить постоянную больницу в Адмиралтейской слободе, «ввиду отсутствия больничной помощи в таком районе, как слободы, населенным беднейшим фабрично-заводским и другим рабочим людом, нуждающимся более чем кто-либо в коечном лечении» [3, с.24]. Город на собственные средства открывает больницу на 20 мест, что, конечно, не соответствовало запросам быстро развивающейся слободы. Первоначально штат больницы состоял из врача, заведующего больницей, фельдшера, акушерки и сестры милосердия. Сама больница располагалась в низменной части Адмиралтейской слободы.

В 1886 г. Адмиралтейская больница получила название «Виноградовской» в честь практиковавшего в ней профессора Николая Андреевича Виноградова (1831–1886 гг.). Этот выдающийся специалист, руководивший кафедрой частной патологии и терапии в Казанском университете, являлся «классиком русской медицины», прекрасным терапевтом и одним из первых российских невропатологов.

В 1888 г. в больнице было 422 стационарных больных, а приходящих – 5270. Жители Адмиралтейской и Ягодной слобод крайне нуждались в больнице, так как проживали на достаточно дальнем расстоянии от города. Ежегодно на содержание больницы из городского бюджета выделялось до 8000 рублей.

Долгое время больница не имела собственного здания и вынуждена была снимать помещения. В 1889 г. существенную помощь в реорганизации больницы оказало богатое семейство промышленников Прибытковых. В апреле 1889 г. купец 1-й гильдии Александр Павлович Прибытков пожертвовал на покупку нового здания для больницы 10 тысяч рублей. Он же в октябре 1889 г. выделил дополнительно 5 тысяч рублей на обустройство этого дома. В результате больница получила 4 корпуса. В первом корпусе разместилось отделение для незаразных больных, родильный покой, квартиры служащих и амбулатория. Во втором корпусе располагалось отделение для больных заразными заболеваниями. Третий корпус включал кухню и прачечную, четвертый – секционную комнату и часовню. При больнице был разбит сад и выстроены летние покои для больных. 12 сентября 1891 г. было совершено освящение нового здания городской Адмиралтейской больницы.

Измайлов Б.И. К вопросу о развитии здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в.

Больница постоянно находилась в поле зрения богатого купеческого семейства Прибытковых. Кроме Александра Павловича, активное участие в обустройстве больницы сыграл его брат – Константин, который был ее попечителем.

С деятельностью больницы связаны имена известных казанских врачей Л.И. Борисова и Н.А. Свешникова. Благодаря деятельности Леонида Ивановича Борисова Адмиралтейская больница стала одной из лучших в городе. Он долгое время являлся заведующим больницей и амбулаторией, за что получал от города всего 300 рублей в год. Казанская городская дума, оценив заслуги Л.И. Борисова в деле развития здравоохранения в Адмиралтейской слободе, в 1909 г. в связи с его сорокалетием направила поздравления в его адрес и назначила единовременное пособие в размере 500 рублей. Кроме того, в знак особого уважения к его заслугам Казанская городская дума предложила повесить в Адмиралтейской больнице его портрет, учредить одну стипендию имени Л.И. Борисова в любой из гимназий г. Казани, которую укажет он сам, и выступила с ходатайством об утверждении Л.И. Борисова в звании почетного гражданина г. Казани [4, с.161–162].

Всего за период с 1887 по 1899 год амбулатория больницы приняла 105627 человек, а еще 7344 человека прошли курс лечения в самой больнице. Кроме Адмиралтейской слободы, больница принимала жителей Ягодной, Пороховой, Кизической и Игумновой слобод, а также окрестных селений.

Существенной проблемой оставалась необразованность местного населения, которое с недоверием относилось к профилактическим прививкам. Так, в отчетах думских врачей за 1898 г. указывалось, что население «из религиозных воззрений, а главным образом по невежеству, считает оспу болезнью обязательной, Божьим наказанием и ни в коем случае не предупредимой, а потому и предохранительную прививку оспы не особенно охотно разрешает делать своим детям» [3, с.39]. В связи с этим для оспопрививания татарского населения была учреждена должность городской фельдшерицы-мусульманки.

Кроме того, сами промышленники, заинтересованные в здоровье своих рабочих, руководствуясь высокими идеалами социально-

Измайлов Б.И. К вопросу о развитии здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в.

го партнерства, создавали на своих предприятиях амбулатории и больничные кассы. Владельцы крупных промышленных предприятий Адмиралтейской и Ягодной слобод старались открывать собственные больницы для рабочих. Так, в Ягодной слободе действовала больница на 20 кроватей при Алафузовской фабрике, при которой состояли фельдшер и акушерка. Приемный покой был и при химическом заводе Ушкова.

В 1905 г. «Торгово-промышленным обществом Алафузовских фабрик и заводов» была устроена амбулатория в специально построенном для того здании для приходящих больных служащих и рабочих.

До этого прием приходящих больных производился при фабрично-заводской больнице. Небольшое помещение больницы не могло вместить всех страждущих, и они вынуждены были ожидать приема во дворе. Для больницы и амбулатории были приглашены постоянные врач и акушерка (раньше был только один постоянный фельдшер, а врач периодически посещал больных). Число амбулаторных больных составило до 15000 в год. Лечение больных и лекарства предоставлялись бесплатно как в больнице, так и в амбулатории. На содержание больницы и амбулатории и на врачебный персонал ежегодно правлением общества расходовалось до 12000 рублей в год. Для заведывания больничной аптекой и для приготовления лекарств был нанят фармацевт, что ускорило получением больными лекарств.

Вопрос о сооружении еще одной большой больницы в Адмиралтейской слободе возник в 1891 г. после смерти крупного фабриканта Ивана Ивановича Алафузова. В соответствии с завещанием И.И. Алафузова, на строительство больницы для чернорабочих на 50 мест и церкви при ней было выделено 200 тысяч рублей. Строительство планировалось осуществить в течение пяти лет после оглашения завещания. Наследники промышленника – жена Лидия Андреевна и брат Николай Иванович – передали завещания Казанской городской управе. Там после рассмотрения санитарной комиссии предложили вложить средства на расширение имеющейся в Адмиралтейской слободе городской больницы. После долгих разбирательств между наследниками Алафузова и городским общест-

Измайлов Б.И. К вопросу о развитии здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в.

вом в 1896 г. капитал был передан в дар Казанскому университету. На эти средства было решено построить здание для клиники кожных и венерических болезней и церковь во имя Св. Варсонофия – строительные работы по их возведению начались только в 1897 г.

Своей социальной деятельностью И.И. Алафузов пытался охватить первичные потребности своих работников: предоставлял жилье, открыл лавку, школу, больницу, по отдельным запросам выдавались социальные пособия. Вместе с ростом численности трудящихся расширялись и качественно изменялись реализуемые в фирме социальные программы. Кроме того, как от одного из самых крупных предприятий города от Товарищества Алафузовских заводов и фабрик муниципальные власти требовали участия в различных городских общественных акциях. Например, в 1882 г. на заседании Казанского губернского земства был поднят вопрос о переполненности Губернской земской больницы из-за «переполнения ее присылаемыми на излечение проститутками». Больница была рассчитана на 200 мест, но и их не хватало. Поэтому земство решило ускорить открытие больниц при заводах Алафузова и Крестовникова [5, л.2].

Кроме собственных амбулаторий, в 1910-е гг. некоторыми крупными промышленниками, заинтересованными в здоровье своих рабочих, создавались больничные кассы. К концу 1913 г. в Казанской губернии насчитывалось восемнадцать больничных касс. Они выдавали пособия по болезни и в связи с несчастными случаями, а также финансировали строительство больниц для рабочих. Действовала такая касса и при Алафузовских фабриках и заводах. Например, только за одну неделю правлением больничной кассы Алафузовых, с 20 по 27 сентября 1914 г., было выдано 29 пособий «по случаю болезни», общая сумма выплат составила 151 руб. 20 коп. В зависимости от количества больничных дней размер пособия был от 1 рубля до 10 рублей. Только за одну неделю 13 женщин-работниц получили пособия на роды, всего 132 рубля 99 коп. При этом количество больничных дней рожениц, в основном, составляло 23 дня. За эти дни выдавалось 8 рублей 50 копеек. Рабочие и служащие прибегали к помощи больничной кассы не только при необходимости лекарств и больничных пособий, но и когда требовались средства на погребение родных и близких. В дореволюционное время самой высокой была

Измайлов Б.И. К вопросу о развитии здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в.

детская смертность. Эта печальная статистика нашла отражение и в документах больничной кассы. За указанную неделю правлением больничной кассы Алафузовских предприятий было выдано пособие на погребение 12 человек. Большинство умерших – это дети до 5 лет, в том числе новорожденные малыши¹ [6, с.192–193].

Результатом работы и взаимодействия органов земского и городского самоуправления с крупнейшими предпринимателями Казани стало значительное улучшение обеспечения населения медицинской помощью. Во многом городская система здравоохранения дополнялась фабрично-заводской и общественно-благотворительной медициной.

¹ Предприятие Алафузовых и в развитии «детского вопроса» проявило себя как проводник прогрессивных тенденций. 28 августа 1900 г. в Алафузовском образовательном доме открылись ясли (люлечная) для детей фабрично-заводских работниц. Это было первое дошкольное воспитательное учреждение в Казани. В люлечную принимались грудные дети (мальчики и девочки), в основном, до 2-х лет. В первый год число воспитанников было 50 человек. На содержание яслей предприятием выделялось в год до 3000 рублей. Ясли размещались в одной большой комнате в полуподвальном этаже Алафузовского образовательного дома, рядом с котельной. Особое внимание в организации яслей придавалось подбору персонала. Для присмотра и ухода за детьми были приглашены специальные няни за «хорошее вознаграждение», а их работу контролировал врач Леонид Иванович Борисов [6, с.195].

В яслях кормили и ухаживали за детьми совершенно бесплатно. Для стерилизации молока был приобретен заграничный аппарат Сокслета, т.е. руководство фирмы постаралось организовать дело призрения за маленькими детьми на максимально высоком уровне. Например, младенцев несколько раз за смену купали, при приеме и перед сдачей обратно матери [6, с.195].

Измайлов Б.И. К вопросу о развитии здравоохранения в Адмиралтейской слободе в последней четверти XIX – начале XX в.

Источники и литература

1. Казанский биржевой листок. 30 мая. № 124.
2. Пинегин М.Н. Казань в ее прошлом и настоящем. СПб.: Издание книгопродавца А.А. Дубровина, 1890. 604 с.
3. Очерк развития городской медицины в Казани. Казань: Типо-лит. В.М. Ключникова, 1899. 29 с.
4. Журналы и протоколы заседаний Казанской городской думы за 1909 год. Казань: Электрическая типография Л.П. Антонова, 1911. XXV, 543 с.
5. НА РТ. Ф.1. Оп.3. Д.5435.
6. Габдрафикова Л.Р., Измайлов Б.И., Салихов Р.Р. Фирма Алафузова (вторая половина XIX – начало XX века.): промышленная история России. Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2015. 276 с.

Измайлов Бахтияр Искандерович – кандидат исторических наук, ученый секретарь Института истории им. Ш.Марджани АН РТ (г. Казань); e-mail: bahismala@inbox.ru

Астраханский фарватер в первой половине XIX века

В первой половине XIX века Волжско-Каспийский путь был одной из главных торговых артерий, связывавших внутренние губернии Российской империи с государствами и территориями Азии, прилегающими к берегам Каспийского моря. В связи с постоянной военной напряженностью в Закавказье, путь этот имел и стратегическое значение для быстрой переброски войск, вооружения и провианта на театр военных действий. А вот состояние фарватера в рассматриваемый период далеко не соответствовало экономическим и политическим задачам русского правительства.

Ключевые слова: фарватер, Волжско-Каспийский путь, Астрахань, внешняя торговля, купечество.

Многовековые торговые связи восточных стран с Россией были важным фактором успешного развития астраханского направления внешней торговли. Через Астрахань Россия в первой половине XIX в. осуществляла торговые взаимоотношения с Ираном, среднеазиатскими государствами, туркменским побережьем Каспийского моря.

Кроме того, в рассматриваемый период Россия вела активную внешнюю политику на востоке. Русско-иранские войны первой трети XIX в. привели к включению в состав государства территорий Закавказья и Северного Кавказа. В 1817 г. началась Кавказская война, длившаяся почти полвека. В этот же период произошли и три русско-турецкие войны. Театр военных действий неизменно требовал бесперебойной поставки войск, провианта и боеприпасов. В этой ситуации Волжско-Каспийский путь, главным пунктом на котором была Астрахань, приобретал не только экономическое, но и политико-стратегическое значение.

Конечно, государство было заинтересовано в том, чтобы торговый путь через Астрахань функционировал с максимальной нагрузкой. Несмотря на то, что в конце XVIII в. Россия обрела выход к Черному морю и существенно переориентировала свою

экономическую и политическую активность в Азии на это направление, Астрахань еще занимала достаточно большое место в планах российского правительства.

Например, видный экономист того времени, профессор Петербургского университета К.И. Арсеньев высказывался за преимущественное развитие торгового пути через Астрахань и расширение торговли в Персии и Средней Азии товарами российской промышленности [1, с.7, 19; 2, с.162–163].

Русский правовед и дипломат барон Ф.А. Бюлер отмечал и геополитические преимущества Астрахани: «Ни одна из Великороссийских губерний не отличается столькими особенностями, как Астраханская. Каспийское море – путь торговли с Азией и обширное поприще для промысла рыбного и тюленьего, множество соляных озер, и, наконец – Волга – другой неистощимо богатый источник торговли и рыболовства» [3, с.1].

Между тем, к началу рассматриваемого периода существовали объективные причины, которые существенно затрудняли навигацию у Астраханского порта. Главные из них – это недостатки фарватера.

Торговых путей (которые использовались и военными), пролегавших через Астрахань, насчитывалось несколько. Наиболее важным для внешнеторговых взаимодействий был Московский тракт, или так называемая Верховая дорога. Этот путь соединял Астрахань с внутренними российскими губерниями, прежде всего, с Москвой и Нижним Новгородом [4, л.12].

Товары, направляемые в Астрахань, затем отправлялись за границу: большая часть – в северные провинции Персии, меньшая – в Среднеазиатские ханства через восточное побережье Каспийского моря. Соответственно с этим, торговля делилась на торговлю с Персией и со Средней Азией.

Без сомнений, путь по Каспийскому морю в Персию был удобен и хорошо изучен торговцами на протяжении столетий: «Пристани на Каспийском море, каковы Астрабад, Бальфруш, Решт и Зензили доставляют Персии способ сообщаться через Астрахань с Россией и снабжать оную многими товарами» [5, л.89]. Русские

товары шли в Персию двумя путями: либо через Астрахань, на Зинзили и Решт, либо через Тифлис на Тавриз [6, с.58].

Товары, которые отправлялись из Астрахани морем, шли сначала в Баку или Ленкорань, а оттуда – сухопутно в Персию. Были и другие торговые пути: из Астрахани в Энзили, и потом через Решт в Тавриз и Среднюю Персию [7, с.293]. Или из Астрахани в Мазандаран, а оттуда через Бальфруш в Тегеран. Или из Астрахани в Баку, а оттуда в Мешхед, Иссаур или Астрабад. От Решта до Тавриза считалось менее 100 верст, от Решта до Тегерана караваны ходили 10, а до Исфагана – 15 дней, от Мешхеда и Иссаура до Бальфруша считалось 21 верста, а от Бальфруша до Тегерана караваны шли 7 дней [8].

Российские суда, ходившие за товарами к персидским берегам, по большей части становились на рейде, «по причине, что персияне привозят товары в город Решт. От Решта по мелководному заливу перевозят товары на плоскодонных персидских судах для нагрузки в Российские суда, стоящие на рейде у местечка Энзилей» [9, с.269]. Решт представлял собой довольно значительный город на западных берегах Каспийского моря и столицу Гиляна. Здесь была сосредоточена торговля шелком [10, л.190; 11, с.20].

В 1836 г. за провоз пуда товара от Астрахани к Энзели по Каспийскому морю брали 60–80 коп., из Решта до Тавриза – 2 руб., от Энзели до Тегерана – 2,5–3,5 руб. Товары от Москвы до Тегерана доходили за 3 месяца и за такое же количество времени от Астрахани до Астрабада и Решта [12, л.90].

Торговые связи России с народами Средней Азии через Астрахань определялись внутренним состоянием государств, а также международной обстановкой [13, с.213]. Расширению торговли с Российской империей препятствовали бесконечные феодальные раздоры, междоусобицы и войны [14, с.23]. Во второй четверти XIX в. на территории Туркмении, кроме частых хивино-иранских войн за овладение туркменскими землями, шла также бесконечная борьба между Хивой и Бухарой, особенно усилившаяся с 1840-х гг. [15, с.83] Ухудшение политических взаимоотношений между ними сказывалось и на развитии торговых отношений между среднеазиатскими ханствами, с одной стороны, и Россией – с другой.

Туркменское побережье служило перевалочным пунктом для самых разнообразных товаров. Торговый путь через Оренбург и казахские степи был неудобен для русских, хивинских и бухарских купцов. Поэтому они предпочитали морской путь по Каспию из Астрахани на Мангышлак и далее караваном в Хиву. Перевозка товаров по Каспию была более выгодной, дешевой и наименее опасной [16, с.242]. Караванный путь в Хиву через Мангышлак и Устьюрт считался одним из удобнейших для движения от восточного берега моря, длина всего пути равнялась 1014 верстам [17, с.15].

Таким образом, значение Каспийского моря в первой половине XIX в. было ничуть не меньше, чем в наши дни. Это понимало и русское правительство, и русское общество. В прессе тех лет отмечалось: «На Каспийском море осталась России торговля с Персией, Бухарой и Хивою. Единственный путь, ведущий в Каспийское море из России, есть Астрахань [18]; «Каспийское море важно для России во многих отношениях: 1) оно представляет удобное сообщение с Закавказьем; 2) по влиянию на Персию, ибо лучшие ее области прилежат к морю, которое находится в исключительно нашем владении; 3) по видам на Среднюю Азию и даже Индию, которые имел еще Петр Великий» [19, с.12; 20].

Но сообщение со странами Прикаспийского региона было не круглогодичным, ввиду причин климатического и географического характера. Навигация в Астраханском порту начиналась иногда с 15 марта, а иногда с 2 апреля, продолжалась же по 15 октября, в некоторые годы и до 15 ноября [21, с.53]. В целом навигация продолжалась 7 месяцев. Купечество считало «выгоднейшими рейсы весенние и осенние». Зимние рейсы были практически невозможны [22, л.13об.; 23, л.5об.], от осени до весны сообщения с Астраханью не было, и для товаров, «отсюда вывозимых», время сбыта в Россию наступало только к середине или к концу лета [5, л.243].

Известный исследователь статистики внешней торговли России первой половины XIX в. Г. Небольсин так определял местонахождение Астраханского порта: «Гавань лежит между Крымской башней на правом и Варвацким каналом на левой стороне» [24, с.145]. Она «содержала» в себе не более 6 футов глубины, около 10 сажень ширины и 1,5 версты длины [8].

Роль Астраханской гавани была очень условна [25, с.90]. Суда, отходящие из Астрахани и приходящие сюда, никогда не были полностью загружены. Шкоуты выходили из Астрахани без всякого груза, и на взморье, на расстоянии 30 верст получали половину груза [26]. Полностью загружались и разгружались на 2, 3 и 4-х саженой глубине моря, отстоящей не менее 120 верст от Астрахани [27, л.3; 28, л.1], так как из-за мелководья фарватера «чрезвычайно делается в приходе судам затруднения: самую немалою издержкою и промедлением времени» [29, л.1об.].

Для доставки товаров от Астраханского порта к месту нагрузки шкоутов и расшив у острова Четырех бугров использовались дощаники – суда, названные так, потому что были сколочены из досок. Дощаники были палубными и полупалубными, одномачтовые, совершенно плоскдонные, длиной до 8 сажен, в воде сидел на 4 вершка. Они поднимали до 5,5 тысяч пудов [30, с.460].

Такая «перегрузка» обходилась довольно дорого. «...Купечество до сих пор за погрузку каждого шкоута на взморье издерживает от 1500 до 2000 рублей, а нередко и более», – сообщал начальник Астраханского таможенного округа Хрипков в 1828 г. [27, л.8].

Перевозка подешевела с появлением пароходов, 16 января 1835 г. Морским министерством были установлены расценки «на употребление казенных пароходов на провозку через мелководье вольных судов в свободное от казенных надобностей время» за каждый рейс «в один путь» с каждого судна. Они составили 250–350 руб. за груженный пароход в зависимости от расстояния [31].

Перегрузка осуществлялась формально при Седлистовской таможенной заставе, но нужную глубину море имело на расстоянии до 70 верст от нее, и товары перегружали там, под наблюдением одних только досмотрщиков. О порядках, сопутствующих этой перегрузке, сообщается в рапорте заставы от 7 марта 1823 г. на имя начальника Астраханского таможенного округа. «Нередко и много» случалось так, что отправленные от заставы с «надлежащими приказами» расшивы и дощаники с товарами, «назначенными для погрузки из оных в суда», придя на «прописанные глубины моря и расстояние от Заставы», не находили назначенных судов. Шкоуты

или отходили в «назначенный путь», не дождавшись расшив, или их относило в «другие места».

Возникала путаница, потому что купцы предпочитали грузить свои товары на ближайšie суда без ведома заставы, «...расшивщики – возвращаясь к Седлистому, хотя и объявляют в Заставе, что в какое судно разгрузили, или что за непогрузкою осталось, но по большей части с замешательством хозяев против документов».

Запретить же такую погрузку в другие суда, по причине дальнего расстояния, таможенные чиновники не имели полномочий, тем более что, если такое запрещение выдавалось, азиатские купцы тут же подавали жалобы о притеснениях губернатору [28, л.1–1об.].

Просьба начальника Астраханского таможенного округа о предоставлении запрещающих перегрузку полномочий в 1823 г., хотя и была удовлетворена, но предоставила полномочия полиции и тем самым свела их к нулю [28, л.9].

Судно, возвращавшееся в Астрахань, должно было пройти достаточно длинный и сложный путь. С моря оно подходило и вставало «противу четырехбугорного маяка», место, которое, по преданию назначил сам Петр Великий [29, л.1об.], на острове, находившемся в 15 верстах от Бирючьей косы [32, с.9]. Этот маяк не освещался ночью и был виден только днем. Он имел вид трехъярусной сквозной пирамиды и издали казался освещенным мачтой корабля.

Миновав четырехугольный маяк, судно вступало на Зюзинскую россыпь, перейдя которую, останавливалось на Сайгачьем проране. Здесь оно предъявляло себя брандвахте и карантину, находившемуся на Бирючьей косе. После этого через Ракушинскую россыпь, самую мелководную, вступало на Олю. Затем следовала так называемая Харбайская россыпь, которая находилась в 70 верстах от Астрахани, по ней судно входило в р. Басаргу, очень глубокую и быструю реку в те времена. Басаргою доходило до Княжьей россыпи. Далее вступало в Маракушу, реку, по сравнению с прочими рукавами Волги, самую быструю, отсюда входило в Урусово плесо. Здесь путь раздваивался. Суда, которым требовался более глубокий фарватер, шли влево через р. Курапчай в Бахтемир, мимо сел Бахтемир, Икряное и Бертюль. Около последнего в весенние разливы были сильные водовороты. Затем суда вступали в Волгу и ею, мимо

села Царев, доходили до Астрахани. Другой путь был не столь удобен для прохода судов, он шел от Урусова плеса прямо в Старую Волгу, а потом по Старой Волге, мимо села Царев, приходили в Астрахань [27, л.4об.].

Современники признавали, что «путь от моря до Астрахани вообще не очень удобен» [32, с.10–11; 33, с.21]. Перечисленные выше россыпи в северный ветер мелели до того, что тяжело груженные суда должны были ждать ветра с моря, который бы нагнал на них воды и сделал бы проход уже. По россыпям суда тянулись подачей, потому что берега отстояли друг от друга очень далеко. В других местах шли бечевой, потому что берега здесь были низменны и ровны до самой Астрахани.

Практически невозможно было составить точные навигационные карты пути от моря к Астрахани, Волга беспрестанно изменяла свое русло. Фарватер, по которому суда в один год могли ходить свободно, на следующий год мог быть занесен песком. Через год на этом месте под водой уже образовывалась коса; потом на ней вырастал камыш. А через несколько лет этот остров уже был украшен зеленым кустарником [29, л.1].

В мае 1837 г. астраханский военный губернатор направил предложение Астраханской городской думе предложение, в котором просил рассмотреть вопрос об углублении фарватера и его исправлении и спрашивал «известных по мореходству лиц», не пожелают ли и они «избрать вблизи взморья для своих судов гавань, удобную для зимовки судов, нагрузки и разгрузки сих последних» [34, л.2–2об.].

Крупные астраханские судовладельцы: И.М. Хлебников, А.М. Герасимов, М.М. Кафтанников, В.С. Щербаков, М.С. Меликов, С.А. Суджаев и С. Прокофьев отвечали: несмотря на то, что обязались подпиской, «ныне им неизвестно, где бы можно было назначить гавань при взморье. ...Если же в последствии времени дознают об удобстве какого-либо места для назначения той гавани, то особо о том предъявят» [34, л.5–7]. В этом эпизоде характерно выражены те принципы, которыми руководствовались астраханские судопромышленники в своих взаимоотношениях с властью: нежелание сотрудничать и помогать даже в начинаниях, заведомо полезных для их благо-

состояния. Крайний консерватизм проявлялся и в других случаях, о чем речь пойдет ниже.

Уровень воды в Волге также постоянно и значительно колебался, что не могло не сказываться на водном сообщении Астрахани с Каспием. Так, по «отзывам многих здешних жителей, до 1800 г., вода была очень мала, даже сазан не ловился. В 1800 г. вода прибыла вдруг и сазан явился во множестве. Потом, в 1814 г. воды опять сделались мелкими; в этом, 1814 г. они были мельче, чем в 1845 г., замечательном по обмелению. В 1817 г. вода несколько поднялась, а в 1824 г. достигла наивысшей высоты, после чего снова начала упадать, до 1845 г., в 1846 и 1847 гг. воды снова значительно возвысились» [32, с.18–19].

Изменялся уровень воды и в зависимости от времени и месяца года. Глубина фарватера от Астраханского порта в 1816 г. составляла не более 8 футов при ординарной воде. С середины июля уровень воды, однако, постепенно понижался, «в особенности с 1815 г., что бывает напоследок на 3,5 фута ниже ординарной, а 2,5 почти обыкновенно, и таким образом стоит всю зиму и весну до половины мая, с которого времени начинает возвышаться до июля месяца» [23, л.4об.–5].

В заключение хочется отметить, что после распада Советского Союза для современной России Астраханский порт вновь стал главным стратегическим и экономическим пунктом взаимодействия со странами Прикаспия. Вместе с тем климатические и географические особенности, как и полтора столетия назад, создают серьезные трудности для эксплуатации астраханского фарватера. Конечно, современные технологии позволяют совершенствовать технические характеристики транспортного коридора. Но и учет исторических особенностей также важен при реализации различных проектов использования астраханского фарватера на современном этапе.

Источники и литература

1. Арсеньев К.И. Статистические очерки России. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1848. 503, [10] с.: табл.
2. Арсеньев К.И. Начертание статистики Российского государства, составленное Главного педагогического института адъюнкт-профессором

Имашева М.М. Астраханский фарватер в первой половине XIX века

Константином Арсеньевым. Ч. 2: О состоянии правительства. СПб.: Тип. Имп. воспитательного дома, 1819. [2], 286, [2] с.

3. Бюлер Ф.А. Особенности Астраханской губернии, ее жители и промыслы. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1847. 126 с.

4. ГААО. Ф.32. Оп.1. Д.73.

5. АВП РФ. Ф. Библиотека Азиатского департамента. Оп.505. Д.147.

6. Березин И. Путешествие по Северной Персии Ильи Березина. С портретом Мухаммеда Шаха, планами и видами замечательных мест. Казань: Тип. Губ. Правл. и Унив., 1852. XII, 348, 72 с.

7. Корф Ф. Воспоминания о Персии. 1834–1835. СПб.: Гуттенбергова тип., 1838. [4], IV, 290, IV с.

8. Астраханские губернские ведомости. 1845. №26.

9. Ровинский И.В. Хозяйственное описание Астраханской и Кавказской губерний. По гражданскому и естественному их состоянию. В отношении к Земледелию, промышленности и домоводству. СПб.: Императорская типография, 1809. [2], VI, 527, XIV с.

10. АВП РФ. Ф. Главный Архив I–9. Оп.8. Д. 11.

11. Друвиль Г. Путешествие в Персию в 1812 и 1813 годах, содержащее в себе мало известные подробности о нравах, обычаях и духовных обрядах персиян; также о древнем и новом состоянии их армии и вообще о всем том, что принадлежит до регулярных и нерегулярных войск сего государства / Пер. с фр. Ч.1. М.: Тип. Авг. Семена, 1826. 201, [5], 6 с., л.

12. Гагемейстер Ю.А. О европейской торговле в Турции и Персии. СПб.: Тип. Деп. внеш. торг., 1838. [2], 139 с.

13. Киняпина Н.С. Кавказ и Средняя Азия во внешней политике России, вторая половина XVIII – 80-е годы XIX в. / Н. С. Киняпина, М. М. Блиев, В. В. Дегоев. М.: Изд-во МГУ, 1984. 328 с.

14. Халфин Н.А. Политика России в Средней Азии (1857–1868). М.: Издательство восточной литературы, 1960. 272 с.

15. История Туркменской ССР. Т.1. Кн. 2: С начала XIX века до Великой Октябрьской социалистической революции. Ашхабад: Изд-во Акад. наук Туркм. ССР, 1957. 531 с., 14 л.

16. Аннанпесов М. Хозяйство туркмен в XVIII-XIX вв. Ашхабад: Ылым, 1972. 283 с.

17. Гродеков Н.И. Война в Туркмении. Поход Скобелева в 1880–1881 гг. Т.1. СПб.: Типография В.С.Балашева, 1883. IV, 282, 158 с.

18. Коммерческая газета. 1833. №69.

Имашева М.М. Астраханский фарватер в первой половине XIX века

19. Бахтурин Д. Краткое описание внутреннего Российской империи водохозяйства, между Балтийским, Черным, Белым и Каспийским, морями. СПб.: Тип. Шнора, 1802. [4], IV, 111, [3] с.
20. Астраханские губернские ведомости. 1843. №29.
21. Штылько А.Н. Волжско-Каспийское судоходство в старину. СПб.: Типо-лит. Р. Голике, 1896. 75 с.
22. АВП РФ. Ф. Главный Архив II–3. 1831 г. Оп.34. Д.8.
23. ГААО. Ф.1. Оп.5. Д.728.
24. Небольсин Г.П. Статистические записки о внешней торговле России, составленные Григорием Небольсиным. СПб.: Тип. Деп. внеш. торг., 1835. 275 с.
25. Истомина Э.Г. К характеристике транспортной сети России во II половине XVIII – начале XIX вв. // Проблемы исторической географии России: Материалы Второй Всесоюз. конф. по ист. географии России, Москва, 25–26 нояб. 1980 г. / Под общ. ред. Я.Е. Водарского. Вып. 2: Формирование экономических районов России / Редкол.: М.Я. Волков, К.Н. Тарновский и др. М.: Ин-т истории СССР, 1982. С. 82–97.
26. Астраханские губернские ведомости. 1845. №27.
27. ГААО. Ф.681. Оп.1. Д.699.
28. ГААО. Ф.1. Оп.7. Т.1. Д.317.
29. ГААО. Ф.1. Оп.5. Д.1183.
30. Карелин Г.С. Путешествия Г.С. Карелина по Каспийскому морю. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1883. VI, 497 с.; 6 л.
31. ПСЗ–1. Т.10. №7765.
32. Михайлов И. Хозяйственно-статистические очерки Астраханской губернии. СПб.: Тип. М-ва гос. имуществ, 1851. [4], 176 с.
33. Иогель Н.В. Исследование Волги и вод ее речной области (на основании официальных и местных данных) как системы путей движения грузов между Европой и Азией в соотношении с производительными силами населения, настоящею и будущею сетью железных дорог. СПб.: Тип. и хромолит. А. Траншеля, 1884. 86, II с.
34. ГААО. Ф.480. Оп.1. Д.852.

Имашева Марина Маратовна – доктор исторических наук, доцент кафедры регионоведения и евразийских исследований Института международных отношений Казанского федерального университета (г. Казань); e-mail: imaschewa@yandex.ru

Происхождение и социально-экономическая эволюция лашманской деревни Подлесный Утямыш

История многих татарских деревень в различных регионах России продолжает активно изучаться, издаются книги, однако история деревни Подлесный Утямыш до последнего времени оставалась вне поля зрения краеведов и историков. Вопросы о происхождении названия поселения и времени его основания продолжают оставаться дискуссионными. Статья направлена на изучение некоторых аспектов происхождения, времени основания и социально-экономической эволюции данного поселения до начала XX в.

Ключевые слова: д. Подлесный Утямыш, д. Верхний Ключ, д. Бохарай, происхождение, дата основания, лашманы, социально-экономическая эволюция.

Изучение истории поселений представляет значительный интерес для всестороннего освещения прошлого татарского народа. Здесь предпринимается попытка рассмотреть некоторые вопросы, связанные с происхождением деревни Подлесный Утямыш Бугульминского уезда Самарской губернии и с его социально-экономической эволюцией до начала XX в.

Происхождение данной лашманской деревни, как и других поселений, покрыто тайной, и все же сохранившиеся легенды и архивные документы позволяют реконструировать примерное время основания деревни. Установление точной даты начальной истории поселения осложняется наличием нескольких татарских поселений с таким названием в Черемшанском, Лениногорском и Тетюшском районах Республики Татарстан.

Утямыш – довольно распространенное имя среди татар. Такое имя носили ханы, татарские князья – мурзы, обычные обыватели. В исторической памяти жителей сохранилось несколько вариантов легенд об основателе деревни. Кратко перечислим их основное содержание:

Ислаев Ф.Г. Происхождение и социально-экономическая эволюция
лашманской деревни Подлесный Утямыш

1. У Сюембике-ханбике был сын Утямеш-Гарей. Именно он переселился из деревни Старый Утямыш в Подлесный Утямыш. Таким образом, Утямеш-Гарей оказывается основателем двух деревень.

2. Согласно второй легенде, после завоевания Казани Иваном Грозным в 1552 г., началось восстание местного населения против захватчиков. Утямыш был активным участником сопротивления, был вынужден скрываться от преследования новых властей, и основал деревню на ключе. Именем основателя и стало называться поселение.

3. Самой распространенной среди жителей трех сел Черемшанского района РТ (Старый Утямыш, Подлесный Утямыш и Верхняя Чегодайка) является легенда, которая повествует о том, что данную деревню основали выходцы из деревни Старый Утямыш. Будто бы в деревне Старый Утямыш стало слишком много жителей, количество хозяйств достигло 120. И было принято решение о том, чтобы разделить на три части: 40 хозяйств осталось на прежнем месте, 40 хозяйств переселились, основав деревню Верхняя Чегодайка, остальные 40 основали деревню Подлесный Утямыш [1, б. 39–41]. Действительно, в 1796 г. в деревнях Старый Утямыш было 52, Утямыш (Верхний Ключ) – 46, Утямыш (Нижний Ключ Мансурово) – 36 хозяйств [2, л. 345об.].

Таким образом, Старый Утямыш – один из самых древних татарских поселений в Черемшанском районе – стал материнским селом, жители которого стали основателями новых деревень в разных местах. А сама деревня Старый Утямыш была основана в 30-е гг. XVIII в. [3, с. 11], хотя местные легенды отмечают, что Старый Утямыш был основан в конце XVI или во второй половине XVII в. Основателями деревни стали 17 семей из деревни Новое Шаймурзино (ныне с. Шаймурзино Буинского района РТ) [4, б. 5–6].

Известно и имя основателя деревни Подлесный Утямыш. Им является Бохарай Биккинин, поэтому в материалах переписи 1782 г. деревня обозначена как «Верхний Ключ Бухарайкина тож». По сведениям известного краеведа, кандидата исторических наук Р. Насырова, основатель деревни ведет свою родословную с Мамата Дербышева, первые сведения о котором имеются в документе 1661 г. [1, б. 250–253]. Именно ему вместе с 32 товарищами в окрестностях деревни Старые Тиганы (ныне с. Большие Тиганы Алексеевского

р-на РТ – *Ф.И.*) были выделены земли за службу Российскому государству [5, л. 74–75]. Они были выходцами из служилых татар из «верховых городов», возможно из таких городов, как Кострома, Ярославль, Романов.

Неизвестно, сколько времени прожил Мамат Дербышев в той деревне, но в Ландратской переписи 1716 г. его сын Бимай Маматов был записан по деревне Старый Шайморза (ныне с. Старое Шаймурзино Дрожжановского р-на РТ – *Ф.И.*) [6, л. 52об.–53]. В 1729 г. его внук Рахманкол переселился отсюда и основал деревню Новый Шайморза. Примерно в 1758–1760 гг. Рахманкол Биккинин из д. Новая Шайморза, Биккения Бимеев из д. Старая Шайморза переселились в деревню Старый Утямыш. Всего переселилось 9 семей [7, л. 136об., 1353, 1373об.].

Между 1766–1782 гг. Бохарай Биккинин оказался среди тех, кто выделился и основал новую деревню, которая стала называться «Верхний Ключ Утямыш тож». Перепись 1782 г. зафиксировала здесь 22 мужчины и 17 женщин. Все переселенцы были сыновьями или родственниками Биккининых [8, л. 99–100об.]. Только сыновья старшего сына Рахманкола остались в Старом Утямыше. Старостой деревни до своей кончины в 1796 г. оставался Бохарай Биккинин. По данным ревизских сказок, в 1795 г. ему было 70 лет, а жене Гульбарбану Суюндековой – 53, старшему сыну Динею – 47, среднему Сайфульмулюку – 31, младшему Кагарману – 28 лет. Характерно, что старшая жена Сайфульмулюка Гульсолтан Абдриева была из деревни Старые Студенцы (Иске Суыксу) (ныне с. Старый Студенец Буинского р-на РТ), что свидетельствует о тесных родственных связях с прежним местом жительства.

Таким образом, архивные документы подтверждают, что Бохарай Биккинин вместе со своими родственниками основал новое поселение, которое получило название Верхний Ключ Бухарайкина тож. Переселение произошло в промежутке времени от 1766 г. до 1782 г., когда очередная перепись зафиксировала появление новой деревни. Именно в переписи 1795 г. данное поселение названо как «новопоселенный».

Деревня Подлесный Утямыш носила еще другое название Верхний Ключ. Некоторые авторы ошибочно связывают деревню Старый Утямыш с названием другой деревни – Утямыш Нижний Ключ

Мансурово тож [4, б. 18]. Действительно, деревня с таким названием существовала в конце XVIII в. Но эта деревня позже стала называться Верхняя Чегодайка. Дискуссиям о старых названиях этих деревень ставит точку обнаруженная нами в РГАДА карта 1796 г., где обозначены эти поселения: Старый Утямыш, Утямыш Верхний Ключ и Утямыш Нижний Ключ Мансурово тож.

В этом же архиве нами обнаружен документ под названием «Экономические примечания к Генеральному межеванию». В нем имеются заслуживающие данные о социально-экономическом положении жителей этих деревень [2, л. 345–350об.].

Деревня Утямышева Нижней Ключ Мансурово тож 36 домов, 171 душа мужского пола (далее – м.п.), 204 души женского пола (далее – ж.п.) служилых татар; налицо 116 м.п., 150 ж.п. служилых татар; 6 хозяйств, 17 м.п., 16 ж.п. ясачных татар; налицо 17 м.п., 21 ж.п. ясачных татар¹.

Деревня Утямышева Верхний Ключ тож 40 хозяйств, 110 м.п., 142 ж.п. служилых татар; налицо 116 м.п., 150 ж.п. служилых татар; 6 хозяйств, 17 м.п., 16 ж.п. ясачных татар; налицо 17 м.п., 21 ж.п. ясачных татар.

Деревня Старое Утямышево 52 хозяйства, 191 м.п., 229 ж.п. служилых татар; налицо 197 м.п., 243 ж.п. служилых татар.

Во владении служилых и ясачных татар этих трех деревень было всего 9344 дес. 1180 саж. земли, из них 5430 дес. 1250 саж. пашни, усадьбы 60 дес. 50 саж., сенокосных 2560 дес. 835 саж., леса 1090 дес. 1850 саж., неудобной земли 202 дес. 1544 саж.

Жители этих деревень занимались хлебопашеством и скотоводством, а женщины, кроме «полевой работы, упражняются в рукоделии, прядут лен и шерсть, ткнут холсты и сукно для своего потребления и на продажу».

На речках Малый Черемшан и Ачель были построены четыре мукомольные мельницы, которые отдавались из Оренбургской казенной палаты в оброк жителям этих деревень за 25 рублей в год в казну. Эти деревни были приписаны Адмиралтейской конторе, а жители выполняли лашманскую повинность [2, л. 345–350об.].

¹ Первые цифры означают число жителей во время проведения переписи в 1795 г., а *налицо* – во время проведения Генерального межевания в 1796 г.

Ислаев Ф.Г. Происхождение и социально-экономическая эволюция лашманской деревни Подлесный Утямыш

Несмотря на то, что архивные документы убедительно показывают время основания поселения, однако, среди жителей деревни до настоящего времени по этому вопросу нет единого взгляда. В исторической памяти жителей деревни сохранились разные даты основания деревни: ранее 1735, 1760, 1785, 1800 гг. Как мы убедились, источники показывают, что деревня Подлесный Утямыш основана в промежутке между 1766–1782 гг., а в 1782 г. в деревне было всего 4 служилых и 22 ясачных татарина. За короткое время количество служилых татар значительно выросло и достигло 40 хозяйств, в них было 110 мужчин и 142 женщины, тогда как ясачных татар было 32 человека при 6 дворах.

На протяжении столетий население деревни постоянно увеличивалось. По неизвестной причине в 1810 г. род Бохарая Иткинина во главе с его сыновьями Рахматуллой и Габдулкаримом переселились в деревню Старый Иштерьяк-Каратай [9, л. 177]. В настоящее время эта деревня называется Мукмин-Каратай и расположена в Лениногорском районе РТ. В Подлесном Утямыше осталась только семья Нигматуллы из рода Бохарая Биккинина.

Лашманскую повинность выполняли мужчины от 18 до 55 лет по очереди до середины XIX в. Нормы выработки были четко регламентированы. По норме 2 пеших лашмана должны были заготовить в день 10 дубов длиной в 4 сажени (чуть более 8 метров): свалить, расчистить их от веток; а конный лашман ежедневно 15–18-пудовые бревна должен был перевести на 25 верст. Эти установленные нормы превышали физические возможности как работников, так и лошадей – 15-пудовые бревна лошади не могли тащить. Кроме лашманской повинности, жители деревни платили большие налоги.

Время заготовки леса для пеших лашманов была установлена с 1 октября по 18 декабря, когда валили деревья, а с 10 декабря по 20 марта приступали к работе конные лашманы, которые подготовленные бревна вывозили на лесные поляны, а оттуда – на пристань, расположенную в Чистополе. В специально подготовленных местах этот лес сушили несколько лет, затем их грузили на баржи и отправляли в Астрахань. Конные лашманы получали в день 6 коп., а пешие – 4 коп., но им этих денег не платили, а считали за счет налогов. Эти начисляемые деньги были мизерными и не компенсировали затраты лашманов на покупку зимней одежды, 2 топоров, лоша-

Ислаев Ф.Г. Происхождение и социально-экономическая эволюция
лашманской деревни Подлесный Утямыш

ди, сани, сбриу, сена, овса. О трудной судьбе лашманов на лесораз-
работках и вывозке леса прекрасно повествует байт «Лашман»:

Блышманны нужа дилэр аннан кайткан кешелэр,
Карурманнар кар эчендэ алар бар да өшилэр.
Блышманга киткэндэ жылый-жылый баралар,
Бэхетсезгә, женазасыз шунда үлеп калалар.
Лашманчылар кайтканда, бик бертелеп кайталар,
Кара урманда кар эчендэ землянкада яталар.
Кара урманда куакка кошлар оя ясыйлар,
Лашман эшендэ үлүчене кар эченэ ташлыйлар...
Сау булыгыз күрмәсәк, бер кайтырбыз, үлмәсәк,
Бэхетсезлек – үлем белән кара гүргә кермәсәк [1, б. 52].

Лашманская повинность была отменена 28 марта 1860 г. – лаш-
маны были переведены в разряд государственных крестьян. Отмена
лашманства и превращение их в обычных государственных крестьян,
наложение на них рекрутской повинности некоторые муллы исполь-
зовали для призыва к переселению в Турцию. Говорили, что в Ос-
манском государстве они будут освобождены от воинской повинно-
сти и от платежа налогов [10, с. 282]. Движение к переселению в
Турцию имело скрытый характер, поэтому узнать об участии жите-
лей Подлесного Утямыша нет возможности. Если иметь в виду, что
реально это движение существовало в Свияжском, Чистопольском
уездах, особенно в деревнях служилых татар, то отголоски этого
движения должны были отразиться и в жизни данного поселения.

В XIX в. в жизни жителей деревни произошли существенные
изменения. В начале XX в., по нашим подсчетам, в деревне 35 хо-
зяйств можно считать состоятельными. Основным богатством сель-
ских жителей была земля. Мы можем назвать 10 наиболее крупных
землевладельцев: Мулюков Мухамметша имел 19,73; Сафин Джа-
лалетдин – 19; старшина деревни Исмагилов Нуретдин – 18,76;
Яхин Хисматулла – 16,87; Сабитов Гарифулла – 15,76; Файзуллин
Хасанша – 15,54; Ибрагимов Хасанша – 14,71; Беляев Абдрахим –
12,94; Багаманов Баш-Ахмет – 12,94; Яппаров Хуснетдин – 12,77
десятин земли [11, л. 1–260].

В начале XX в. в Подлесном Утямыше получило развитие
предпринимательство. Этим сложным делом занимались 48 чело-

Ислаев Ф.Г. Происхождение и социально-экономическая эволюция
лашманской деревни Подлесный Утямыш

век, в основном торговлей. Среди них были и крупные землевладельцы и не имеющие особого богатства обыватели: землевладельцы Багманов Баш-Ахмет, Мулюков Шарип, Яппаров Хуснетдин торговали дегтем; Мингазетдинов Мухамметдин – хлопком, птичьим пухом, кожей; Файзуллин Хасанша – мясом; Вафин Махмут имел собственную лавку.

Жители деревни успешно занимались производством и торговлей берестовым дегтем, чаще называемым дегтекурением. Сырьем для производства дегтя служила береста, снятая с растущего дерева, так называемая соковая и береста, получаемая от окорки березовых кряжей, дров и валежника. Берестовый деготь применялся для лечения сельскохозяйственных животных и зверей, а также для бытовых нужд населения. Производство дегтя носило хотя и кустарный характер, но приносило небольшой доход, поэтому было распространенным явлением, так как этим промыслом занимались в деревне 30 человек: Ахметов Галим, Ахметов Гамил, Багманов Баш-Ахмет, Багманов Котлы-Ахмет, Богманов Шаги-Ахмет, Валиуллин Джамалетдин, Гирфанов Ахмет-Вали, Гирфанов Гамил, Гирфанов Карим и др. Некоторые из них, наряду с торговлей дегтем, на базарах и ярмарках торговали хмелем, птичьим пухом, кожей животных, посудой.

В деревне получили широкое распространение и ремесленные занятия – были плотники (Ахметов Сулейман, Вагапов Шагимардан, Гайнетдинов Фахретдин, Гомеров Ибрагим, Каримов Абрар, Мухамметзянов Сайхутдин и другие, всего 12 человек), пильщики бревна (Валеев Абдулла, Гайнуллин Галикай, Идрисов Шайхутдин, Насиров Хуснетдин и другие, всего 16 человек), пчеловоды (Фаткуллин Минехаер, Безеев Вагит, Сабитов Гарифулла), пимокатчики (киез итек басучы) (Мусавяров Хаким, Сиразетдинов Низаметдин, Хакимов Газиз), чеботари (Вагизов Маннан, Гильманов Риздак, Саттаров Багман, Файзуллин Зайдулла), сапожники (Гафиятуллин Исмагил, Ханнанов Гайнан), печники (Низаметдинов Фатхетдин, Хакимов Вагиз), стекольщик (Сабитов Гарифулла) и другие [11, л. 1–260].

Естественно, наряду с богатыми и середняками, значительная часть деревни (52 хозяйства) едва сводила концы с концами, они практически не работали на земле, имеющие участки сдавали в аренду, не имели лошадей, не держали коров. Почти у всех, кроме

Ислаев Ф.Г. Происхождение и социально-экономическая эволюция лашманской деревни Подлесный Утямыш

коз, не было другой живности – они были вынуждены работать в других деревнях в качестве батраков.

Таким образом, деревня Подлесный Утямыш за более чем 100-летнюю историю в социально-экономическом отношении претерпела существенные изменения. На первых порах жители деревни сочетали выполнение лашманских обязанностей с хлебопашеством и животноводством. Во второй половине XIX в. отмена крепостного права и либеральные реформы привели к развитию предпринимательства и значительной социальной дифференциации населения.

Источники и литература

1. Ислаев Ф. Урманасты Үтәмеш тарихы. Казан: Яз, 2017. 327 б.
2. РГАДА. Ф.1355. Оп.1. Д.1874.
3. Черемшанский район: годы и люди. События, факты, лица. Казань: [б.и.], 2005. 308 с.
4. Закиров Ә., Закирова М. Вакыт дәрҗәһәсе – Иске Үтәмеш. Бөгелмә, 2015. 283 б.
5. НА РТ. Ф.20. Спасский уездный суд. Оп.1. Д.3. Дело по отношению Чистопольского уездного суда от 15 мая 1807 г. за № 549 о спорной между обывателями деревень Больших и Средних Тигин и Новоадыльшиной земле. Т. 1.
6. РГАДА. Ф.350. Оп.1. Д.158. Ландратские книги и ревизские сказки. Книга переписная служилых новокрещенов, муруз, татар, чувашей, дворовых людей в дворах муруз Ногайской дороги Казанского уезда. 1716 г.
7. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1221. Сказки о служилых татарах и чувашах Ногайской дороги Казанского уезда. 1762–1772 гг.
8. НА РБ. Ф.И–138. Оп.2. Д.22. Ревизская сказка. 1795 г.
9. НА РБ. Ф.И–138. Оп.2. Д.84. Ревизская сказка 1811 г.
10. Загидуллин И.К. Татарское национальное движение в 1860–1905 гг.: монография. Казань: Татар кн. изд-во, 2014. 423 с.
11. НА РТ. Ф.993. Оп.1. Д.604.

Ислаев Файзулхак Габдулхакевич – доктор исторических наук, профессор Российского исламского института (г. Казань); e-mail: fishlaev@mail.ru

Корабельные леса в природно-хозяйственном комплексе Европейской России в конце XVIII – XIX вв.

Статья посвящена корабельным (заповедным) лесам Европейской России XIX в., которые являлись мощным общественно-экономическим ресурсом и фактором, способствующим развитию судостроения. Одновременно ресурсы, связанные с корабельными лесами, в значительной мере обусловили в рассматриваемый период макроэкономические функции, нацеленные на лесопромышленность, транспорт, дорожное строительство, лесную внутреннюю и внешнюю торговлю, и способствовали геоэкономической целостности ряда регионов. Особое внимание уделено Низовому округу корабельных лесов, обслуживающему Казанское адмиралтейство.

Ключевые слова: корабельные леса, корабельные рощи, Низовой округ, заготовки леса, лашманы.

Лес в России являлся природным ресурсом, заключавшим в себе огромные потенциальные возможности и выполнявшим значительные социоэкономические и экологические функции. Лес требовался на строительство городов, сел и деревень, на топливо, на создание самых различных видов транспорта, начиная от малой тележки и кончая самыми крупными речными и морскими судами, на различные виды промыслов. До начала XVIII в. вопросы лесопользования, охраны и лесной собственности практически не рассматривались. Лишь благодаря взятому Петром I курсу на развитие кораблестроения и создание собственного морского флота, отношение к лесным ресурсам коренным образом изменилось не только со стороны властей, но и во всех слоях общества. Существенным импульсом к появлению лесов, которым уделялось особое внимание, явилась обширная серия указов Петра, направленных на решение главной задачи – выявление и сбережение лесных ресурсов для нужд кораблестроения. Особое значение в этом отношении имел указ от 19 ноября 1703 г. «Об описи лесов во всех городах и уездах, от больших рек в сторону до 50, а от малых до 20 верст» [1, т. 4]. Опи-

сание производилось независимо от того, кому принадлежал лес. Сохранение лесных угодий предусматривалось, прежде всего, в местах, удобных для недорогой перевозки, т.е. вблизи судоходно-сплавных рек. На территориях, подлежащих описанию, запрещалась рубка таких пород, как дуб, клен, ильмовые, лиственница и сосна (последняя определенных размеров). Так, в начале XVIII столетия появились особые заповедные леса, отдельные участки которых сохранились до настоящего времени (Шипов лес, Теллермановская роща в Воронежской области и др.). За срубленный дуб или значительную порубку прочих заповедных деревьев виновного ожидала смертная казнь или отправка на многолетние каторжные работы «с вырезанием ноздрей». Распоряжения Петра, направленные на сохранение заповедных лесов, учреждение в них охраны, описание, межевание, превратились в ежегодные действия и распространились не только на территорию, ближайшую к Петербургу, но и на такие отдаленные местности, как Казанская и Астраханская губернии. В «лесных» указах Петра I просматривалось пренебрежение к правам лесовладельцев, что создавало в обществе мнение о лесных ресурсах как о государственном достоянии. А суровость наказаний за лесопользование могла сравниться лишь с карой за преступления государственной важности.

Следует отметить, что политика Петра вполне соответствовала духу времени и взглядам на этот предмет во всех европейских государствах, где, как правило, за правительством признавалась верховная власть над лесами. Однако основные нормы петровских указов в последующие десятилетия все более и более расходились с реальной действительностью. Все явственней стали обозначаться и обостряться проблемы, связанные с собственностью на леса. Тем не менее, законодательная основа в отношении корабельных лесов, заложенная в первой четверти XVIII в., просуществовала без радикальных перемен почти до 80-х годов, т.е. до знаменитого указа Екатерины II 1782 г. о предоставлении частных лесов в полное распоряжение их владельцев [2, т. 21]. Однако заботясь о лесах, идущих на нужды кораблестроения, Екатерина в 1786 г. обнародовала следующее предписание: из лесов, данных заводам и фабрикам, также всем селениям и деревням, ведомству директоров домоводств-

ва отделить, окопать рвами и беречь на государственное кораблестроение пятые части высокоствольных лесов 1-й и 3-й статей во всех лесных дачах, выбирая преимущественно участки вдоль больших судоходных рек и притоков их, лежащих также по морскому берегу и близ морских пристаней [3, т. 24]. Эти пятые части превратились в так называемые заказные рощи. В инструкции форстмейстерам (ученым лесоводам) от 12 марта 1798 г. императором Павлом I была подтверждена необходимость выявления заказных корабельных рощ. В тот же год был создан Лесной департамент, функционирующий некоторое время в ведомстве Адмиралтейств-коллегии, власть которой распространялась и на корабельные леса. Название «заповедные» леса, необходимые для флота, сохранялись до 1802 г., когда на основе Устава о лесах, утвержденного 11 ноября 1802 г., были созданы комиссии «для проведения в известность государственных лесов». В инструкции, подготовленной для этих комиссий название «заповедные» было заменено на «корабельные». Под ними подразумевались произраставшие на хорошей почве, от больших рек в стороны на 100, а от малых на 25 верст дубовые, лиственничные и сосновые мачтовые деревья [4, т. 27; 5, с. 349–350]. Само понятие «заповедные» леса постепенно исчезло из практики и официальных документов. После учреждения Департамента госимуществ в 1811 г. корабельные леса отграничили от всех прочих государственных. Однако широкомасштабное выделение заказных рощ началось лишь с 1819 г., т.е. после того как начал действовать специальный Устав о корабельных лесах 1817 г. [6, т. 34].

Все корабельные рощи подверглись административно-территориальному делению, составившему три округа: Низовой, Северный и Западный. Восемь губерний – Вятская, Казанская, Нижегородская, Пензенская, Оренбургская, Саратовская, Симбирская и Тамбовская – вошли в состав Низового округа. В основном это были территории с массивами дубовых и сосновых (мачтовых) деревьев, произраставших преимущественно в бассейне Волги. Они предназначались для Балтийского флота, Каспийской флотилии и Казанского адмиралтейства. Для последних двух часть леса поступала дополнительно и из Пермской губернии. В Северный округ вошли Архангельская и Вологодская губернии, в бассейне Северной Дви-

ны были сосредоточены корабельные лиственничные, сосновые большемерные и мачтовые леса, в которых нуждалось Архангельское адмиралтейство. Дубовые леса на северных землях отсутствовали, и заготовка их велась в Костромской, Вятской и Казанской губерниях. Некоторое количество корабельного леса сюда шло из Пермской губернии. Западный округ объединял в своем составе корабельные лесные массивы в Могилевской, Минской и Киевской губерниях (в бассейне Днепра). Во главе каждого округа стояло правление, на которое возлагались как забота о благополучном состоянии корабельных рощ, так и их эффективное использование. Но надзор за корабельными лесами, выделение их из состава прочих государственных лесных дач, составление планов и описаний оставались на обязанности чиновников Лесного ведомства. Состав окружных правлений имел обширные штаты: советники (среди них корабельные инженеры и ученый форстмейстер (лесничий)), канцеляристы, комиссионеры (для поиска, заготовки и вывозки леса), помощники корабельных инженеров (наблюдали отделку, сортировку и сдачу лесоматериалов флоту), комендоры, подрезчики, плотники, пильщики и другие мастеровые. Однако, несмотря на «раздутые» штаты, окружные правления явно не справлялись со своей важнейшей обязанностью – содержать в нужном состоянии корабельные леса, тем более что выделы их и в 40-е годы не прекращались.

Каждую весну окружное правление отправляло в ряд губерний особые партии «приисщиков» (под присмотром ученых лесничих и тиммерманов – корабельных плотников), снабженных картами и планами корабельных лесов. Вырубки велись под наблюдением указанных чиновников. Здесь же, на местах, корабельные мастера и их помощники осуществляли сортировку и отбраковку деревьев. В обширном Низовом округе заготовку (рубку и вывозку) корабельных лесов производили специально выделенные для этой цели из категории государственных крестьян от татарских, мордовских, марийских и других селений так называемые лашманы (нем. laschen – обрубить, обтесывать, Mann – мужчина, человек). Вместе с ростом объема заготовок увеличивалось и число лашманов. Возраст, в пределах которого отбывалась повинность, составлял 15–60 лет, с 1797 г. – 18–55 лет. По каждому селению и волости велись посемейные списки, учиты-

вающие возрастные и прочие особенности крестьянских семей, на основе которых составлялись расписания очередности работ, определялся их характер. Отъезды крестьян на работы были, как правило, длительными. Более 50% лашманов являлись к месту заготовок на лошадях. Эта одна из тяжелейших повинностей к 1817 г. охватила около 1 млн человек. Лашманы постоянно вели борьбу за свои права, выступая против тяжелых условий работы, нередко выражая свой протест в форме уклонения от исполнения обязанностей. Одновременно определенная часть их использовала возможность откупаться от работы. Сокращение общего количества лашманов осуществилось лишь после многолетней их борьбы (было оставлено 120 тыс. человек). Самое большое количество лашманов приходилось на Казанскую губернию, где они проживали в 12 уездах (Казанский, Лаишевский, Чистопольский, Мамадышский, Спасский, Цивильский, Тетюшский, Чебоксарский, Козьмодемьянский, Ядринский, Свияжский, Царевококшайский). Если у лашманов раньше были некоторые льготы, связанные с выполнением рекрутской повинности, то теперь их полностью освободили от нее. Но потребовали выделить 300 семей, в каждой из которых не менее 4-х человек могло быть направлено сто-рожами в корабельные рощи. Кроме того, ежегодно 200 человек брали на работу в адмиралтейство. И только благодаря социэкономическим сдвигам, образованию рынка наемной силы и постоянным попыткам поволжских крестьян освободиться, эта повинность была отменена [7, с. 51–55]. Только во второй половине XIX в. заготовительные работы и подвоз к пристаням стали производиться путем найма.

В Низовом округе, на средней Волге, основные заготовки леса производились в Казанской губернии, в которой наиболее лесистыми (с большим количеством строевого леса) уездами были Казанский, Свияжский, Чебоксарский, Цивильский, Ядринский, Козьмодемьянский, Арский, Лаишевский и Тетюшский. В составе пород на этой территории имелся дуб и сосна, необходимые не только для корабельного, но и речного судостроения. Из Казани лесные грузы двигались не только на северо-запад, но и на юг – к Дубовской пристани и в Астрахань. Часть дубового леса постоянно отправлялась вверх по Каме.

Истомина Э.Г. Корабельные леса в природно-хозяйственном комплексе Европейской России в конце XVIII – XIX вв.

К 40-м годам XIX в. находить участки леса под корабельные рощи становилось все сложнее. Если раньше нужные вырубki осуществлялись на расстоянии не далее 25 верст от рек, то теперь обнаружение их чаще всего происходило нередко за 50 и более верст от пристаней. География поисков высококачественной древесины постоянно расширялась. Рощи отделялись от прочих лесов просеками, от полей – межами.

В Низовом округе к 1828 г. было выделено 238 роц на 358 тыс. десятинах. Приоритетное положение корабельных лесов предъявляло к ним и особые требования. Кроме качеств обычного строевого леса, корабельный должен был отличаться особыми свойствами, необходимыми в деле кораблестроения. При этом мачтовыми деревьями признавались лишь те, которые могли дать бревно в длину не менее 19,5 м, с диаметром на высоте 6 м – около 51 см, а в отрубке – 30,5 см. Обычно сосна становилась пригодной на мачты лишь с 150-летнего возраста. Лиственница достигала размеров, позволяющих считать ее полноценным корабельным материалом, только в возрасте 150–200 лет. Самые крупные части кораблей требовали дубовых деревьев в возрасте 350 лет [8, с. 7–10]. Для строительства одного 60-пушечного корабля нужно было 1700, для 100-пушечного более 6 тыс. большемерных деревьев. В среднем на постройку корабля выделялось до 3 тыс. деревьев. В первой половине XIX в. на кораблестроение ежегодно требовалось 99 тыс. корабельных деревьев. Но заготовки обычно более чем в два раза превышали поступления, так как на пристанях всегда отбраковывалось не менее 45% древесины. Часть ее поступала в продажу, а около 10% леса терялось по пути к пристаням [8, с. 17–18].

Правление Низового округа сразу после его утверждения было открыто в Казани. Почти все его первоначальные действия были направлены на выделение корабельных роц. Часть роц (особенно в Вятской и Казанской губерниях) действительно представляла собой участки с отборным высококачественным корабельным лесом. Но в других частях Низового округа – во многих уездах Нижегородской, Пензенской и Тамбовской губерний – отводили под рощи леса, мало отвечающие предъявляемым требованиям. Многие из них вооб-

ше не имели дубовых насаждений, и нередко преобладающей породой в них являлись осина и липа.

Значительные злоупотребления при заготовке корабельных лесов, неупорядоченная тяжелая служба лашманов в Низовом округе вызвали необходимость создания в 1826 г. Комитета, в задачу которого входило детальное исследование положения дел в корабельных рощах и «приведение в известность» этого вида леса. Материалы, собранные представителями Комитета в 30-е годы, послужили основой для дальнейшей корректировки постановлений о корабельных лесах, об управлении и эксплуатации этих важнейших лесных ресурсов. Основой для этой работы послужили документы, полученные от представителей Морского ведомства, обследовавших корабельные рощи. Так, побывавший в Низовом округе вице-адмирал Рожнов обнаружил в Нижегородской, Тамбовской, Казанской, Пензенской и Симбирской губерниях «разнокалиберные» корабельные рощи, каждая из которых могла быть площадью от двух-трех до нескольких сотен десятин. Средние из них достигали 3–5 тыс. десятин. «Величайшая из всех корабельных рощ» встретилась в Лукояновском уезде Нижегородской губернии (Починковская – вблизи с. Печи), площадь которой насчитывала 16500 дес. Однако существовали и более грандиозные по своим размерам рощи. Так, Большая Сурская роща начиналась в 10 верстах ниже г. Курмыша и простиралась по реке Суре почти на 70 верст [9, л. 10–15, 25].

Состояние лесных насаждений в рощах было различным. Так, в известной Починковской роще имелось немало дубов, в основном непригодных для кораблестроения (множество экземпляров было испорчено подсечкой, с гнилой сердцевинной и т.п.). Многие рощи оказались нечищеными, забитыми валежником, с заросшими просеками. Межевые столбы, если и попадались, то более всего походили на колья, нежели на какие-либо знаки. Некоторые поляны внутри рощ были заняты под сенокосы. Во многих местах были заметны следы самовольных порубок. Выяснилось, что младшие лесничие (унтер-форстеры) сведений о рощах не имели, а сторожа из ближайших селений надежностью не отличались. Между тем, количество рощ по настоянию Морского ведомства продолжало увеличиваться, но состояние их мало изменялось к лучшему.

Истомина Э.Г. Корабельные леса в природно-хозяйственном комплексе Европейской России в конце XVIII – XIX вв.

В 1833 г. директор Департамента корабельных лесов генерал-лейтенант Орловский поставил вопрос о новой ревизии рощ с целью выявления и сохранения среди них лишь тех, которые действительно могли снабжать флот нужными лесными материалами. В итоге осмотра рощ Низового округа стало очевидно, что под корабельные рощи выделены огромные площади, но на всех участках, откуда был возможен незатруднительный вывоз леса, корабельные деревья уже вырублены [10, л. 6, 11–12].

Ревизия начала 30-х годов XIX в. показала, что в Низовом округе под корабельные рощи было выделено 809304 дес. леса, в Балтийском – 480000, при этом нарезка леса под рощи в эти годы там еще продолжалась. В Северном округе лиственничные и сосновые мачтовые леса, составлявшие более 18 млн дес., считались «неприкосновенными для других ведомств», но выдел рощ там еще не начинался [10, л. 9–11]. В целом положение дел в корабельных рощах после проведения ряда ревизий несколько улучшилось (кроме государственных лесничих, появились еще и лесные чиновники от Морского ведомства, была усилена охрана). Но такая организация управления с двойным надзором порождала постоянные конфликты между чиновниками лесного ведомства и Морского министерства. Лесной департамент обвинял представителей Департамента корабельных лесов в уклонении от прямых обязанностей, связанных со своевременным освидетельствованием корабельных лесов, правильным их клеймением и т.п. В свою очередь, Морское министерство считало, что Лесной департамент при заготовках ведет нерациональные рубки лесов, осуществляет неумеренную продажу и проч. Однако усиленная, практически двойная охрана корабельных лесов, их особый статус, постоянные ревизии лесных чиновников возымели положительный результат. Именно в корабельных рощах производилось менее всего незаконных опустошительных рубок, в них время от времени закладывались площади под новые насаждения самых ценных древесных пород. Крестьяне опасались использовать древесину из корабельных рощ и чаще всего «обходили их стороной».

В 1844 г., когда в Госсовете рассматривался проект нового «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных», Морское министерство прислало свое заключение о главах, касавшихся пре-

ступлений и проступков, наносивших ущерб доходам казны. Оно отметило необходимость включения статей, посвященных рассмотрению нарушения Устава о корабельных лесах. При этом особо подчеркивалось, что наказания за порубки собственно казенных лесов и корабельных рощ не могут быть одинаковыми. Хищение и порча корабельных деревьев требовали оценки по особой, более строгой шкале, что приостанавливало незаконное сведение ценных лесов [11, л. 42–47]. Тем не менее, в конце 40-х годов встал вопрос об окончательной передаче корабельных лесов в Лесное ведомство. В этот период по-прежнему функционировали округа корабельных лесов – Низовой, Балтийский и Северный. По состоянию на 1846 г. только в Казанской губернии Низового округа имелось 197 рощ, в которых под дубом находилось 186548 дес. 2355 саж., под сосной – 36817 дес. 1854 саж. Самое большое количество рощ приходилось на Ядринский уезд – 24, второе место занимали Козьмодемьянский и Чебоксарский уезд – по 22 рощи в каждом, на третьем месте находился Мамадышский – 21 роща. В Казанском уезде, наиболее близком к Казани, имелось 14 корабельных рощ: Ашабашская, Варангузинская, Горело-Кууюковская, Чувашская 1-я, Красногорско-Туринская-Осиновская, Айгишинская, Паратская, Зеленодольская, Эбашская, Алука-Яльская, Якинская, Чувашская 2-я, Мемделинская, Шорская.

Опыт работы в корабельных лесах показал, что Морское министерство никогда не могло иметь на местах достаточное количество квалифицированных кадров и охраны. При этом требования Морского ведомства не учитывали состояния морских ресурсов. Правительство пришло к решению, что Министерство госимуществ будет более успешно справляться с обеспечением флота корабельным лесом. За Морским ведомством оставалось право пользоваться корабельными лесами, самостоятельно делать выборку нужной древесины и доставлять ее к верфям. Окружные управления, как изжившие себя, ликвидировались [12, л. 33–35]. При передаче корабельных лесов в Лесное ведомство в 1849 г. подверглись описанию рощи Низового округа, находившиеся в Казанской, Пермской, Вятской, Нижегородской, Оренбургской и Симбирской губерниях. Всего по

всей Европейской России Морскому министерству было предоставлено 2816793 дес. леса¹ [11, л. 39–39 об.].

Неудобства от «раздвоения власти» над корабельными лесами были очевидны как для Морского министерства, так и для Лесного департамента, но разделение функций затянулось на несколько лет. И лишь с декабря 1853 г. основные обязанности по отношению к корабельным лесам перешли к чиновникам Министерства госимуществ, хотя Морское ведомство продолжало оставаться причастным к заготовке и доставке корабельной древесины. Однако и оно вскоре предоставило снабжение всех адмиралтейств путем закупки леса у частных лиц, отказавшись от права брать леса беспошлинно брать леса из казенных дач. Это привело в 1859 г. к окончательной ликвидации Департамента корабельных лесов. Лесной департамент Министерства госимуществ получил в полное распоряжение обширный фонд корабельных лесов, который совершенно явно превышал потребности российских верфей и портов. В конце 1840 – начале 1850-х годов самым крупным адмиралтействам – Кронштадтскому и Петербургскому – ежегодно требовалось около 130 тыс. куб. футов, что составляло ничтожное количество леса по отношению к имеющимся площадям. Однако адмиралтейские наряды-заявки зачастую составлялись с учетом того, что далеко не весь затребованный лес доходил до потребителя. Так, в 1851 г. из Низового округа по адмиралтейской заявке для Петербурга требовалось 14571 штука дубовых, лиственничных и сосновых деревьев – 672550 куб. фут., а заготовлено и доставлено – 176157 куб. фут. [13, с. 547–551].

Подсчеты, осуществленные в 1859 г., когда корабельные леса окончательно перешли в ведомство Министерства госимуществ, показали, что в европейской части России сохранилось 1206 рощ на площади в 1983344 дес. [14, л. 105]. Однако часть корабельных рощ из Низового округа была передана в Департамент уделов: в Вятской губернии – 471 дес. 2088 саж.; в Казанской – 303 дес. 1370 саж.; в Симбирской – 499 дес. 1417 саж. [14, л. 36–38].

Таким образом, корабельные леса влились в общую структуру государственных лесов после 150-летнего периода самостоятельного

¹ Без западных губерний.

существования. 10 февраля 1860 г. Министерство госимуществ ут-вердило «Инструкцию для устройства корабельных рощ», чем подчеркивалось в определенной мере особое отношение к флотским лесным ресурсам. Первый параграф инструкции гласил: «Корабельные рощи и усвоенные флоту леса оставляются в прежних границах, за ними удерживается их прежнее название и их граничные знаки». Там, где рощи граничили с крестьянскими лесами, предлагалось вырыть канавы в 1,5 аршина глубиной при двух аршинах ширины по верху и при одном аршине – по дну. Из дорог оставались только те, что были необходимы для сообщения между селениями. В начале и конце дорог ставились столбы с названиями рощ и их величиной. Для лучшего сбережения молодых насаждений создавались заказные части. Рощи делились на кварталы – 1–4 версты. Величина ежегодного отпуска определялась по оборотам рубки. Если лес имел возраст 60 лет и оборот рубки составлял 160 лет, то роща делилась на 100 частей и ежегодно вырубалась только одна часть, причем только «спелые» деревья. Нормы вырубki для флота определялись таксаторами. Продажа леса из рощ осуществлялась с торгов [15, л. 15–21].

Последний раз корабельные рощи учитывались в 1873 г. К этому времени сохранилось лишь 649 (в 1859 г. их было 1240), общей площадью 2 млн га. Для заведывания ими было создано 54 специальных лесничеств [8, с. 32].

Крупные лесные образования (в первую очередь многие годы функционирующие округа) определили специфические условия развития значительной территории в Европейской России. По многим рекам Среднего Поволжья (Вятке, Каме, Волге, Суре, Свяиге) были сформированы крупные пристанские производственные структуры, откуда шла отправка корабельных лесов к портам Архангельска, Санкт-Петербурга, Астрахани и безлесным территориям Донского края. Лесом, произраставшим на территории бывшего Низового округа, снабжалась горнозаводская промышленность Урала, сформировались и поддерживались лесообрабатывающее производство и различные промыслы.

В целом ресурсы, связанные с корабельными лесами, в значительной мере обусловили в рассматриваемый период развитие базовых макроэкономических функций, нацеленных на лесопромыш-

Истомина Э.Г. Корабельные леса в природно-хозяйственном комплексе Европейской России в конце XVIII – XIX вв.

ленность, транспорт, дорожное строительство, лесную внутреннюю и внешнюю торговлю.

Источники и литература

1. ПСЗ–1. Т.4. №1950.
2. ПСЗ–1. Т.21. №15518.
3. ПСЗ–1. Т.24. №17564.
4. ПСЗ–1. Т.27. Устав о лесах 1802 г. №38.
5. Шелгунов Н. История русского лесного законодательства. СПб.: Тип. М-ва гос. имуществ, 1857. [2], II, VIII, 378 с.
6. ПСЗ–1. Т.34. №27023.
7. Клеянкин А.В. Ясашные крестьяне и старослужилые люди Среднего Поволжья на адмиралтейских работах в XVIII – первой половине XIX в. // Вопросы аграрной истории Среднего Поволжья. Дооктябрьский период. Йошкар-Ола: МарНИИ, 1978. С. 46-55.
8. Редько Г.И. Линдуловская лиственничная роща: Учеб. пособие по курсу «Лесн. культуры» для спец. 1512. Л.: ЛТА, 1984. 94 с.
9. РГАВМФ. Ф.159. Оп.1.Д. 72.
10. РГАВМФ. Ф.159. Оп.1.Д. 223.
11. РГАВМФ. Ф.159. Оп.1.Д. 555.
12. РГИА. Ф.387.Оп.2. Д.21705.
13. Арнольд Ф.К. К истории русского государственного управления // Лесной журнал. 1886. Вып.6. С. 547–551.
14. РГИА. Ф.387. Оп.2. Д.22634.
15. РГИА. Ф.387. Оп.2. Д.22304.

Истомина Энецца Георгиевна – доктор исторических наук, профессор, главный научный сотрудник Института российской истории РАН (г. Москва); e-mail: anfisto@yandex.ru

Астраханское адмиралтейство в первой трети XIX века

Данная статья посвящена истории Астраханского адмиралтейства. Основное внимание акцентируется на реконструкции адмиралтейства и повышении его роли в военном судостроении в Поволжском регионе в первой трети XIX в. В работе определяется роль Астраханского адмиралтейства в обеспечении Каспийской флотилии военными судами.

Ключевые слова: Астраханское адмиралтейство, Казанское адмиралтейство, Каспийская флотилия, судостроение.

История Астраханского адмиралтейства, входившего в состав одноименного порта, насчитывает 140 лет (1727–1867). В 1722 г., вернувшись из Персидского похода в Астрахань, Петр I сделал ряд распоряжений, в том числе имевших непосредственное отношение к развитию астраханского судостроения, волжского и каспийского судоходства. Указ от 4 ноября (15 ноября по новому стилю) 1722 г., предназначавшийся астраханскому губернатору А.П. Волынскому, содержит девять пунктов. Последний предусматривал создание верфи, на которой предполагалось строить и, по большей части, проводить разной сложности ремонтные работы «новоманерных» судов Каспийской флотилии. Следующий важный документ – «Регламент о содержании Астраханского порта и адмиралтейства», составленный по поручению Петра I генерал-адмиралом Ф.М. Апраксиным, появился 8 декабря 1722 г. Регламент определял численность морских служителей, им предписывалось «содержать неотменно» при адмиралтействе капитана и двух лейтенантов, констапеля и двух боцманов других служителей, а также сто матросов 2-й статьи и сто сорок семь мастеровых людей: кузнецов, плотников, токарей и др. [1, с. 261–262].

Первые годы после окончания Персидского похода (1722–1723) все казенные судоремонтные и судостроительные работы проходили на Астраханском деловом дворе и только в 1727 г., в соот-

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

ветствии с распоряжением Адмиралтейств-коллегии от 6 июня 1726 г., было построено Астраханское адмиралтейство. Указ предписывал основать адмиралтейство на берегу Волги «близ города Астрахани, под пушечною стрельбою, и оставить оное место палисадом, и кругом сделать контрашарф, и ворота сделать к реке Волге, и служителям адмиралтейским определить строиться при том же месте... а строение в том адмиралтействе производить против присланного чертежа из адмиралтейской суммы» [2, с. 111].

На планах Астрахани середины и второй половины XVIII в. адмиралтейство показано в виде небольшого фортификационного укрепления. Оно включало комплекс сооружений: «Вновь зделанной Еленг ради вытаскивания судов», «новые каменные выхода, в которых хранитца морская провизия», «вновь строящийся командирской дом», амбары, где «...лежат дубовые леса для починки фрегатов и хранятца мелкие суда и фрегацкие стенги, реи, канаты и протчие материалы», «кантора Астраханского порта ветхая, в которой состоит покоев: в верхнем департаменте штурманское училище и для малолетних учеников школа, щетная комиссия, архив из давних лет с разными делами, в нижнем департаменте караульные, офицерской и салдацкой дом, блокова, купорная и столярная мастерские» [3, с. 403].

До 1735 г., когда все приморские области на западном и южном побережье Каспия были возвращены Ирану, Каспийская флотилия пополнялась преимущественно судами, построенными в Казанском адмиралтействе. Всего в 1725–1735 гг. на казанских верфях было построено для Каспийской флотилии 80 судов: 51 гекбот, 5 галиотов, 8 гукаров, прам, 12 шмаков и 3 пакетбота [4, с. 467]. Дополнительно строили суда в Астраханском адмиралтействе [5, с. 188], но главным образом там оснащали и укомплектовывали их экипажами, производили ремонт разной сложности.

С середины 1730-х гг. в России ослабело внимание к Прикаспийскому региону. В результате отсутствия соперников на Каспии, за исключением короткого периода (1743–1747) в правление иранского Надир-шаха, резко сокращается состав судовой флотилии, правительство сворачивает судостроительную программу. В военном судостроении на Волге наступил длительный застойный период.

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

Положение изменилось с конца 1770-х гг., когда Прикаспий вновь оказался в сфере российских внешнеполитических интересов. В Казанском адмиралтействе вновь начинают строить военные суда для Каспийской флотилии. С 1781 г. отряд русских военных судов постоянно присутствовал в южной части Каспийского моря.

Каспийская флотилия приобретает важное значение в первой трети XIX в., в период двух русско-иранских войн 1804–1813 гг. и 1826–1828 гг. В это время на острове Сара базируется эскадра из 10–12 вымпелов – судов, предназначенных для блокады иранских портов и пресечения каботажного судоходства. Исключительная роль отводилась флотилии в перевозке к кавказским портам провианта, боеприпасов и рекрутов для действующей армии.

К началу XIX в. Астраханское адмиралтейство находилось в плачевном состоянии. Посетивший Астрахань в 1770 г. С.Г. Гмелин отметил: «На берегу Волги между Кремлем и устьем канала стоит Адмиралтейство рвом и валом укрепленное. Все строения к оному принадлежащая суть деревянные и теперь уже нарочито стары» [6, с. 138]. В последующие три десятка лет положение мало изменилось. Адмиралтейство по-прежнему было «ветхое деревянное... окопано земляным валом, снабженным пушками» [7, с. 509]. Правда, в начале 1790-х гг. пытались восстановить строение и наладить его деятельность, но безуспешно. Екатерина II распорядилась освидетельствовать адмиралтейские сооружения, составить проект реконструкции и вместе со сметами доставить к ней на рассмотрение. К тому времени на Волге перед адмиралтейством появилась отмель, затрудняющая подход судов, и императрице представили два варианта проекта строительства нового адмиралтейства на левом берегу волжского рукава Царев, где уже находились небольшие адмиралтейские постройки. Первый предполагал возведение построек из камня, что должно было обойтись казне по ценам астраханского магистрата в 362583 руб. 29³/₄ коп., второй – из дерева стоимостью в 201584 руб. 10³/₄ коп. [8, с. 466]. Однако расходы, предусмотренные сметами, превзошли возможности правительства, и проект отложили.

Следующая попытка заново отстроить адмиралтейство относится к началу XIX в. По распоряжению вице-президента Адмиралтейств-коллегии Н.С. Мордвинова в 1802 г. в Астрахани вновь про-

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

вели проектно-сметные работы, выполнять которые пришлось губернскому архитектору А. Дигби [9, л. 1, 4]. Подготовлено было сразу два проекта. Один предусматривал его реконструкцию на прежнем месте, другой – строительство на реке Царев. Соответственно требовалось выделить из казны 155996 или 172117 руб. По дополнительной смете также необходимо было израсходовать еще около 175 тыс. руб. на постройку казарм и домов для офицеров. На такие расходы правительство не пошло, но и отказываться от реконструкции Астраханского порта и адмиралтейства не стало. В 1803 г. указом Адмиралтейств-коллегии «велено военные суда и адмиралтейское строение исправить починками вольными наемными плотниками» [10, л. 1], в том числе столярную и парусную мастерские, «в низу которых в выходах хранятся мясо, вино и масло» [11, л. 1–1 об.].

К этому же периоду относится проект капитана 1-го ранга Подкользина, который в 1804 г. предложил сократить штат Казанского адмиралтейства, а строительство судов перенести в Астрахань [12, с. 24]. Предложение было рассмотрено в Морском министерстве, и в сентябре того же года министр П.В. Чичагов обратился к главному командиру Астраханского порта А.В. Певцову (1803–1807): «...не находите удобным строить в Астрахани суда для наполнения тамошней флотилии... Есть ли устроить в Астрахани нужные заведения для адмиралтейства и содержать там потребное количество казенных плотников, кузнецов и других мастеровых, приобретется ли чрез то ближайшая удобность?» [11, л. 21].

Целесообразность строительства судов для Каспийской флотилии в Астрахани была очевидна, но по-прежнему не был окончательно решен вопрос о месте расположения адмиралтейства.

В январе 1805 г. Чичагов писал Певцову: «Поелику же дошло до моего сведения, будто бы назначаемое Вами для Адмиралтейства место не довольно удобно, потому что река Царев вытекает из реки Волги и устье реки Царевой, фарватер с обеих сторон заносит песком. С одной стороны открылась коса, от которой и теперь проходят суда с трудностию в реку Царев, а лет через пять едва ли будут проходить...». Министр предлагал оставить адмиралтейство на прежнем месте, «стоит только при острове, который открылся противу самого

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

Адмиралтейства и у берега коего по глубине фарватера становятся суда с грузом сделать пристань. То для военных судов будет спокойная гавань и на оную меньше придется издержек» [11, л. 34].

В том же году были подготовлены два проекта с местоположением адмиралтейства на Волге и на Царева. В столице их долго обсуждали и пересматривали, сметы урезали и, наконец, учитывая продолжавшуюся войну на Кавказе, в 1806 г. выделили 34057 руб. на первоочередной ремонт старого порта.

Вместе с тем адмиралтейство продолжало работать. Еще в 1793 г. была восстановлена верфь, и в следующем году спустили на воду 10-пушечные пакетботы «Летучий» и «Сокол», а в 1796 г. – 6-пушечную яхту «Мария». В первой трети XIX в. суда для Каспийской флотилии продолжали строить в Казани, достройка, оснастка и плановый ремонт, в том числе килевание, кренгование и тимберовка [13, с. 795], проходили в Астрахани.

С началом Русско-персидской войны 1804–1813 гг. Каспийская флотилия ускоренно пополнялась судами, построенными в Казани. Дополнительно в Астраханском адмиралтействе были сооружены бомбардирский корабль «Гром» (1805) и транспортное судно «Осетр» (1806). В 1809 г. в составе флотилии находились один фрегат, два корвета, два бомбардирских корабля, два галиота, четыре брига, четыре люгера, два галета и четыре транспорта (182 орудия). Однако поспешность, с которой строили суда, сказалась на качестве. Некоторым судам спустя два-четыре года после вступления в строй потребовался капитальный ремонт. К весне 1809 г. пришли в такую негодность, «что без починки не могут более употребляться» [14, л. 286] находившиеся в Баку бриг «Волга» и транспорт «Осетр». В том же году встали на ремонт бомбардирский корабль «Гром», люгер «Щёголь» и корвет «Казань». Нехватка корабельного леса и специалистов в адмиралтействе сказывалась на продолжительности судоремонтных работ. На исправление и подготовку судов к плаванию порой уходило более года.

После окончания войны в Морском министерстве вновь рассматривался вопрос о реконструкции адмиралтейства в Астрахани.

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

Но денег для этого не нашли до войны, не появились они и после ее окончания. Вместо реставрации адмиралтейства небольшой участок берега на р. Царев обнесли валом, и в 1815 г. на нем построили два крытых эллинга: один – для ремонта старых, второй – для постройки новых судов. Кораблестроитель А.А. Попов построил в новом эллинге один мореходный плашкоут для порта и 8-пушечный пакетбот. В 1815 г. он заложил по собственному проекту бомбардирский корабль «Белка», но не довел строительство до конца, судно разобрали, поскольку появилась новая доктрина, не предусматривающая на Каспии кораблей данного класса. На царевском эллинге в 1819–1820 гг. построили пять мореходных расшив, предназначенных для Астраханского провиантского комитета. Однако спустя несколько лет р. Царев стала мелеть, из-за чего эллинги функционировали только до 1824 г., затем их перенесли на волжский берег. Вопрос о возведении портовых, адмиралтейских строений и базировании флотилии на р. Царев больше не поднимался.

Командир Астраханского порта и командующий Каспийской флотилией генерал-майор П.Г. Орловский (1821–1829) сразу же после вступления в должность внес предложение о переводе военного судостроения из Казани в Астрахань. Доказывая невыгодность строительства судов в Казани, Орловский ссылался на то, что проводка судов из Казани требовала значительных издержек, занимала много времени и осуществлялась только один раз в год во время весеннего разлива Волги [15, с. 17–18]. Инициатива генерала нашла поддержку у начальника Морского штаба А.В. Моллера, который не только был лично знаком с П.Г. Орловским, но в 1783–1792 гг. служил в Каспийской флотилии и прекрасно знал все особенности и сложности судостроения на Волге. Этот фактор стал решающим, и в 1826 г. все судостроительные работы официально были переведены в Астрахань [16, с. 620].

В действительности к строительству судов в Астрахани приступили на несколько лет раньше. В начале 1820-х гг. в Казанском адмиралтействе построили 12-пушечный бриг «Баку» (1821), 6-пушечный тендер «Муравей» (1821), 4-пушечный транспорт «Волга»

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

(1823) и «21 гребное судно со всеми... принадлежностями» (1824) [17, л. 1]. Это были последние суда, построенные для Каспийской флотилии в Казани. В 1823 г. в Астраханском адмиралтействе спустили на воду 4-пушечные транспорты «Яик» и «Волга». С этого времени флотилия на протяжении двадцати лет пополнялась судами исключительно астраханской постройки.

В 1820-х гг. произошло интенсивное развитие судостроительной базы и инфраструктуры порта и адмиралтейства в Астрахани. Еще в 1818 г. командир Астраханского порта и командующий Каспийской флотилией генерал-лейтенант А.А. Жохов (1807–1821) потребовал у губернского правления участок на намывной песчаной косе, появившейся на Волге, напротив адмиралтейства, «в начале для двора к хранению казенных дров и лесов, а потом для Адмиралтейства» [18, л. 1]. Однако выделение нового участка «для порта и Адмиралтейства сообразно имеющемуся в Порте плану» произошло только в декабре 1819 г. [18, л. 3]. Производство строительных работ сдерживало отсутствие в Астрахани мастеров и квалифицированных рабочих. Так, на постройку новой конторы порта в 1818 г. было отпущено 9781 руб. 40 коп., но из-за отсутствия каменщиков и плотников к строительству не приступали до конца 1821 г. [19, л. 2, 5].

Преобразования начались сразу же после ассигнования Морским министерством в 1824 г. 30 тыс. руб. на строительство и ремонт портовых и адмиралтейских сооружений. Предварительно, в 1822 г., Орловский инициировал освобождение «принадлежащего здешнему адмиралтейству места от обывательских строений и... кожевенного на берегу Волги завода» [20, л. 3]. На освобожденной территории к ноябрю 1825 г. в Астраханском «Порту выстроены разные деревянные службы». Руководил всеми строительными работами новый управляющий адмиралтейством С.О. Бурачек (1821–1831). По его предложению на Косе появились «парня для распаривания досок и пристань с ротондою и подъемным мостом», а также новая верфь с эллингами. 15 декабря 1825 г. все «разные деревянные службы» в порту освидетельствовал астраханский архитектор К.Л. Депендри [21, л. 1, 4]. Строительные работы в порту и адмирал-

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

тействе продолжались в последующие годы. К примеру, в 1826 г. было завершено сооружение двухэтажной казармы с каменным фундаментом, цоколем и первым этажом. По данным на январь 1827 г., на территории Порта не осталось ни одного сооружения XVIII в. [22, л. 7].

С.О. Бурачек был не только умелым управленцем, но и талантливым кораблестроителем. В то время, когда работы по модернизации адмиралтейства еще продолжались, помощник корабельного мастера Углов построил по его чертежам в Астрахани 12-пушечный бриг «Орёл» (1824), 6-пушечную яхту «Марфа» (1824) и 4-пушечный транспорт «Пётр» (1825).

В 1820-х гг. судостроительное производство в Астрахани обеспечивалось Казанским адмиралтейством. В этот период Казанская адмиралтейская контора регулярно отсылала в Астрахань материалы и инструменты. В 1822 г. на судах купца 3-й гильдии Власова в Астрахань отправили «инструменты и сукна» [23, л.1]. В следующем году было направлено «разных сортов железо 1857 пуд 22 фунта... и кож помповых и юфтовых 410 штук» [24, л. 1], а также «дубовых, сосновых и еловых лесов щетом 9422-х штук весовую тягостию 77857 пуд 3 фунта» [25, л. 1]. Осенью 1824 г. «водяною коммуникацией» в Астрахань прибыли «разного цвета сукон... инструменты» с общим весом 606 пудов 15 фунтов [26, л. 1].

Для работы на астраханских верфях из Казани отправляли и сведущих в судостроении мастеров. Так, в Астраханское адмиралтейство вместе с материалами в 1822 г. направили «мастеровых служителей... с женами и детьми». Вторая команда мастеровых (31 человек) под начальством штурманского помощника Коковина прибыла в Астрахань в конце апреля 1823 г. [27, л. 7]. В 1824 г. из Казанского адмиралтейства отправили «к помещению в Штат астраханского порта мастеровых служителей 23-х человек» [17, л. 1]. Основную рабочую силу на верфях составляли чины трех рот 10-го рабочего экипажа [28, л. 1].

Усиление материально-технической базы способствовало превращению Астраханского адмиралтейства в 1820-х гг. в крупный

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

центр военного судостроения на Волге. Оценку его производственных возможностей на 1826 г. отметил в отчете императору флигель-адъютант капитан-лейтенант А. Лазарев: «Порт, Адмиралтейство, все заведения и все запасы мною осмотрены и оказалось начатые ныне постройкою 3 брига окончаны работаю... запаснаго фаутнаго леса имеется на 8 военных судов. Местное положение порта дозволяет строить вдруг до 20-ти, главный недостаток состоит в мастеровых людях и флотском экипаже...» [29, л. 38].

Наиболее интенсивно пополнялась Каспийская флотилия в период Русско-иранской (1826–1828) и Русско-турецкой (1828–1829) войн. В 1823–1829 гг. в Астраханском адмиралтействе построили девять бригов, яхту и четыре транспорта. В 1828 г., то есть через двенадцать лет после появления первого парохода в Волжском бассейне, в Астрахани впервые спустили на воду спроектированные С.О. Бурачком колесные пароходы «Кура» и «Аракс» с машинами в 40 номинальных лошадиных сил [30, с. 648]. Суда, построенные Бурачком, получили высокую оценку «по разнообразным опытам приспособления их к трудностям волжского фарватера и к требованиям моря» [16, с. 622]. Всего в 1823–1842 гг. в Астрахани было построено 35 боевых и транспортных судов (в том числе четыре парохода). В этот период Астраханское адмиралтейство было единственной судостроительной базой Каспийской флотилии, продолжавшей обеспечивать оперативное решение торгово-экономических и военно-политических задач Российской империи на Каспийском море.

Источники и литература

1. Материалы для истории русского флота. Ч. IV: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1867. XXII, 741 с.
2. Соколов А.П. Начало Астраханского порта // Морской сборник, издаваемый от Морского ученого комитета. 1849. Т. 2. № 1. С. 108–113.
3. Гусарова Е.В. «Петров чертеж Астрахани» (Неизвестный чертеж петровских геодезистов во французском морском атласе середины XVIII в.) // Астраханские краеведческие чтения: сборник статей / под ред. А.А. Курапова. Астрахань: Издатель: Сорокин Роман Васильевич, 2012. Вып. IV. С. 389–427.

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

4. Соколов А. Астраханский порт с 1725 по 1781 год // Морской сборник, издаваемый от Морского ученого комитета. 1849. Т. 2. № 7. С. 466–475.
5. Материалы для истории русского флота. Ч. V. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1875. [1], IV, 885 с.
6. Гмелин С.Г. Путешествие по России для исследования трех царств природы. Ч. 2. Путешествие от Черкаска до Астрахани и пребывание в сем городе: с начала августа 1769 по пятое июня 1770 года. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1777. 361 с.
7. Равинский (Ровинский) И.В. Хозяйственное описание Астраханской и Кавказской Губерний. СПб.: Императорская типография, 1809. [2], VI, 527, XIV с.
8. Материалы для истории русского флота. Ч. XIV. СПб.: Тип. Морского министерства, 1893. IV, [2], 633 с.
9. ГААО. Ф.1. Оп.1. Д.2302.
10. ГААО. Ф.1. Оп.1. Т.1. Д.463.
11. ГААО. Ф.514. Оп.2. Д.3.
12. Файзрахманов И.З. Этапы развития судостроительной промышленности в Казани (1701–1830 гг.) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Т. 12. 2010. № 2. С. 22–25.
13. Акты, собранные Кавказской Археографической комиссией / Под общ. ред. А.Д. Берже. Т.2: 1802–1806. Тифлис: Тип. гл. упр. Наместника Кавк., 1868. 1238 с.
14. ГААО. Ф.514. Оп.2. Д.2.
15. Соколов А. Астраханский порт с 1783 по 1827 год // Морской сборник, издаваемый от Морского ученого комитета. 1851. Т. V. № 1. С. 1–18.
16. Военный энциклопедический лексикон, издаваемый Обществом военных литераторов. 2-е изд. Т. I. СПб.: Тип. Штаба воен. учеб. заведений, 1852. 6 + 726 + 3, 7 с.
17. ГААО. Ф.1. Оп. 10. Д.1643.
18. ГААО. Ф.13. Оп.1. Д.37766.
19. ГААО. Ф.1. Оп.10. Д.1400.
20. ГААО. Ф.290. Оп.2. Д.10.
21. ГААО. Ф.1. Оп.1. Д.36.
22. ГААО. Ф.1. Оп.7. Т.2. Д.2285.
23. ГААО. Ф.1. Оп.6. Д.2819.
24. ГААО. Ф.1. Оп.7. Т.1. Д.149.

Кирокосьян М.А. Астраханское адмиралтейство
в первой трети XIX века

25. ГААО. Ф.1. Оп.7. Д.116.
26. ГААО. Ф.1. Оп.1. Д.873.
27. ГААО. Ф.1. Оп.7. Т.1. Д.115.
28. Каспийская флотилия // Астраханские губернские ведомости. 1843. № 30. Неофициальная часть.
29. РГВИА. Ф.846. Оп.16. Д.4325. Ч.1.
30. Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 г. – СПб.: Тип. Морского министерства, 1872. XXX, 799 с.

Кирокосьян Михаил Анатольевич – научный сотрудник Музейно-культурного центра «Дом купца Г.В. Тетюшинова» (г. Астрахань); e-mail: kirokos@mail.ru

Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.): основные вехи развития

Статья посвящена истории создания и основным моментам развития двух адмиралтейств, существовавших на территории современного города Воронежа: собственно Воронежского и Тавровского от их учреждения до упразднения. Рассмотрены причины организации адмиралтейств, типы и количество построенных на адмиралтейских верфях кораблей, штаты, производственная инфраструктура, попытка создания нового адмиралтейства на Дону, проанализировано значение пожара Таврова 1744 г. в упадке местного адмиралтейства.

Ключевые слова: Воронеж, Тавров, адмиралтейство, р. Дон, флот, Петр I, М.Х. Змаевич.

Волей молодого царя Петра I, опиравшегося на совокупность объективных факторов, город Воронеж стал колыбелью регулярного военно-морского флота России. Это обстоятельство было зафиксировано в предисловии к «Уставу морскому...» 1720 г.: «Усмотрено место к корабельному строению удобное на реке Воронеже, под городом тогож имени... и в 1696 году началось **новое в России дело** (выделено нами – *Н.К.*): строение великим иждивением кораблей, галер и прочих судов» [1, с.7]. Генеральной репетицией этого грандиозного проекта стала подготовка весной 1696 г. в Воронеже при участии Петра I военной флотилии ко второму Азовскому походу. Успех миссии и овладение турецкой твердыней привели к историческому законодательному решению о создании в стране регулярного военно-морского флота. Воплощенное в приговоре Боярской Думы от 20 октября 1696 г., ставшем хрестоматийным по начальному тексту «Морским судам быть...», оно поставило в текущую повестку дня вопрос об учреждении в Воронеже адмиралтейства. Возвращаясь из Азовского похода, царь имел возможность еще раз оценить потенциал этой территории для реализации задуманной масштабной задачи.

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

В инструкции адмиралтейцу А.П. Протасьеву от 28 декабря 1696 г. первым пунктом значилось: «На Воронеже делать Адмиралтейский двор для поклажи всяких запасов и приезду...». Техническая работа велась в 1697–1698 гг. под руководством стольника Г.Ф. Грибоедова при надзоре со стороны адмиралтейца и воевод [2, с.127–132]. Петр I проинспектировал результаты этой деятельности поздней осенью 1698 г., когда после возвращения из «Великого посольства» отправился в Воронеж, «зело в изрядном состоянии» обнаружил флот и «магазин» и заложил 58-пушечный линкор со звучным немецко-латинским названием «Гото Престинация».

Адмиралтейство находилось на острове, укрепленном насыпью во избежание затопления, который отделялся старым руслом реки Воронеж от ее правого берега. Единственное изображение и описание Адмиралтейского двора приведены в сочинении голландского путешественника Корнелия де Бруина, посетившего Воронеж в феврале 1703 г. На своем выполненном с натуры рисунке художник изобразил в перспективе четырехугольное здание с башнями и «множеством больших покоев» [3, с.125]. Внутри этого огороженного частоколом места, которое иностранец назвал «крепостью», были складированы 150 пушек без лафетов, находились «магазинные амбары», а также официальная резиденция царя – «государевы хоромы». Верфь располагалась на западной стороне острова.

После учреждения в 1700 г. в Москве Адмиралтейского приказа с представительством в Воронеже термин «Адмиралтейство» получил не только производственный, но и управленческий аспект. На рубеже XVII–XVIII вв. была создана вся необходимая для строительства военного флота инфраструктура. Позади Адмиралтейского двора находились чертежная светлица, смольный, бочарный, горшечный, блоковый дворы, мачтовые и весельные сараи, якорная кузница и т.д. За рекой Воронежем работали кузница медного котельного дела, пыльная ветряная мельница, были поставлены две светлицы «оружейного и фонарного дел», парусная изба, кузнечный и канатный сараи, сараи шлюпочного и ботового дела, построены пушечный и кожевенный дворы [4, с.174–175]. Здесь же находился еще один важнейший объект адмиралтейства – цейхгауз, представ-

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

лявший собой трехъярусный склад, построенный по образцу амстердамского Арсенала.

Спуск на воду реки Воронеж больших многопушечных кораблей оказался затруднен из-за постоянных песчаных наносов, вызывавших мели. Успех этого мероприятия зависел от обильного половодья, перекрытия протоков от города до устья с целью повысить судоходность основного русла, а также от работы шлюза, построенного английским инженером Джоном Перри для подъема уровня воды. С годами шлюз обветшал, и его дальнейшее использование не предполагалось. Именным указом от 5 августа 1724 г. ремонтировать это сооружение не разрешалось, железные детали подлежали демонтажу и передаче в местное адмиралтейство [5, с.742; 6, с.25–26].

Вышеназванные меры не гарантировали стабильный успех в деле проводки судов, поэтому царь решил сместить центр кораблестроения ближе к Дону. В 1705 г. в семи верстах от Воронежа была основана крепость Тавров и верфь при ней. В 1707 г. английские мастера Р. Козенц и Д. Най заложили здесь четыре 80-пушечных корабля, которые так и остались в доках неоконченными. Весной 1709 г. Петр I приказал генерал-адмиралу Ф.М. Апраксину перенести адмиралтейство из Воронежа в Тавров и заложить зимой пять 60–66-пушечных кораблей. Вскоре по пути к Азову царь признал бесперспективность существования верфи в Таврове, так как более привлекательным ему показалось место при впадении в Дон реки Осереды. Посовещавшись с английскими и русскими мастерами, Петр распорядился устроить здесь новую верфь для сооружения 24-пушечных кораблей и крепость [8, с.80]. До середины мая 1709 г. осуществлялся перевод построек адмиралтейства в Тавров, а во второй половине 1709–1710 гг. с Адмиралтейского двора перенесли «государевы хоромы» на Осеред [4, с.172–174], который в 1715 г. был переименован в Павловск.

Военное кораблестроение в самом Воронеже окончательно завершилось после заключения Прутского мирного договора 1711 г. и больше никогда не возобновлялось. Сильный пожар 1748 г. уничтожил всю приречную застройку. В огненной стихии уцелел лишь каменный цейхгауз, который оставался надежным хранилищем казны и архива губернской канцелярии. Здание было разрушено во время бо-

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

ев за Воронеж в 1942 г. Остров, на котором находилось адмиралтейство, был затоплен при создании водохранилища в 1968–1972 гг. В память о нем недалеко от исторического места был намыт другой остров, называемый Петровским. В настоящее время об эпохе кораблестроения в Воронеже напоминает лишь Успенская Адмиралтейская церковь конца XVII в. и воссозданный в натуральную величину в 2014 г. корабль-музей «Гото Предестинация» [9, с.192–196].

Всего с 1696 по 1711 г. на разных верфях Воронежского адмиралтейства было построено более 200 судов различных типов (75 кораблей, 7 бомбардирских судов, 9 брандеров, 114 галер и бригантин, 4 яхты и 8 других мелких судов). Почти все из них были спущены на воду, часть удалось провезти в Азовское море для несения боевой службы, некоторые использовались для перевозки грузов, иные были разломаны за ветхостью [10, с.86].

Судостроение на воронежской земле прекратилось на 12 лет. Осложнение военно-политической обстановки весной 1723 г. заставило императора распорядиться о его возобновлении. Строительство судов под руководством вице-адмирала М.Х. Змаевича велось до осени 1724 г. на верфи Таврова. Всего за полтора года было построено 89 судов с общим вооружением в 735 пушек: 30 крупных (9 больших 46-пушечных и 6 малых 8-пушечных прамов, 15 галер) и 59 мелких (30 каек, 23 бота, 6 шлюпок) [11, с.664]. Одни суда были поставлены на стапели и накрыты «кровлями», другие спрятаны в «амбары».

После отъезда М.Х. Змаевича «главную команду» в Тавровском адмиралтействе стал осуществлять швед на русской службе капитан-лейтенант Андрис Росселиус. 2 апреля 1725 г. Адмиралтейств-коллегия подтвердила его полномочия, предписав ему ведать до указа местный порт и осуществлять смотрение «над приходящими и отходящими судами» [5, с.122, 589]. Его основная деятельность сводилась к обеспечению в Воронежской губернии заготовок дубовых и сосновых бревен для строительства двадцати галер, последующей распиловке их на доски и вывозу в Тавров. Ввиду массовой вырубki и в целях сохранения корабельного леса для государственных нужд, указом от 30 декабря 1726 г. в Воронежской провинции запрещалась рубка его на 15 верст по обеим сторонам рек Воронеж, Осеред, Бузу-

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

лук, Битюг, Хопер и Дон (до казачьих городков), по которым можно было сплавливать бревна и доски к адмиралтейству [12, с.21].

А.Росселиус ежемесячно отчитывался перед коллегией и вице-адмиралом М.Х. Змаевичем, скрупулезно перечисляя значимые и мелкие работы, проведенные морскими и адмиралтейскими служащими [13, с.120, 123–126]. А таких в 1727 г. «всякого звания» в Таврове имелось 388 человек (из корабельного флота – 5, галерного флота – 48, при конторе, артиллерии, адмиралтействе, в порту и у магазина – 134, мастеровых людей при верфях – 193, из них 146 плотников, итого – 380, остальные 8 сверхкомплектные), тогда как в Казани – 968 человек [11, с.677, 685–686]. Они обслуживали стоящие в Таврове в это время 125 «годных» и 77 «негодных» судов. К первым относились 89 судов недавней постройки и 36 отремонтированных (18 ботов и 18 шлюпок). Суда, сохранявшиеся в Таврове только как память, «строения прежде 710 года, как еще Адмиралтейство на Воронеже имелось», представляли собой целый музей под открытым небом. Тут были семь кораблей от 58 до 72 пушек, которые «худы и гнилы, стоят на блоках с подпорами» (Старый Орел, Спящий Лев, Цвет войны, Скорпион, Старый Дуб, Сулица, Черепаха), два неназванных 48-пушечных судна, фрегат, транспорт, яхта, две шнявы, галеас, брандер, 46 шлюпок, 4 бота, 11 казачьих лодок. В 1727 г. в Воронеже стояли заложенные еще в 1708–1710 гг. 11 судов, которые к достройке «весьма негодны»: 5 кораблей и 5 бригантин, а также шнява.

Судьба этого флота была определена императорским распоряжением, состоявшимся 1 ноября 1727 г. в Верховном тайном совете. Сделанные в Таврове («Воронежском порте») в середине 1720-х гг. прамы, галеры, кайки предписывалось содержать «в добром хранении», в то время как заложенные, недостроенные и непригодные суда разломать, а железные детали, резьбу, ценные неиспорченные материалы, фрагменты декора сохранить в магазинах для применения в будущем [11, с.638, 643–644, 664].

В 1729 г. в Тавров после пятилетнего отсутствия вернулся и возглавил адмиралтейство вице-адмирал М.Х. Змаевич. Исправлять дела он должен был по инструкции, данной ему ранее для управления Астраханским портом. Отдельно разъяснялось, что хотя вице-

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

адмирала предписывалось отправить в Воронеж, но ехать ему следовало именно в Тавров, где находилось адмиралтейство [5, с.726, 742]. При нем продолжилась заготовка леса и изготовление из него новых галер и будар (транспортных судов). А.Росселиус, назначенный именным указом от 8 января 1733 г. капитаном Тавровского порта, и М.Х. Змаевич находились в затяжном конфликте, возникшем на почве служебного взаимодействия. В августе 1735 г. вице-адмирал скончался, на его место из Архангельска в Тавров был переведен норвежец по происхождению Питер Бредаль [6, с.55]. Он возглавил после М.Х. Змаевича Донскую военную флотилию, которая после десяти лет простоя на верфи была спущена на воду в начале очередной русско-турецкой войны, наименована и приняла участие во взятии Азова 1736 г.

Спуск кораблей вниз по Дону всегда представлял большие сложности и был возможен преимущественно весной в самый разгар половодья. В остальное время суда могли сесть на мель, а если сплав начинался осенью (например, груженых транспортных будар), то зимой они вмерзали в лед, чтобы весной достигнуть цели.

Для устранения этой проблемы в 1736–1737 гг. велась проработка вопроса об учреждении в низовьях реки нового адмиралтейства. Было проведено тщательное обследование местности. В нем участвовал специально приехавший из Таврова генерал-кригс-комиссар (отвечал за снабжение армией) князь М.М. Голицын. Однако выяснилось, что где-либо на Дону строить адмиралтейство нерентабельно и неэффективно. Во-первых, капризная река ежегодно меняла фарватер, заноса песком старый и пробивая новый. Трансформировался и береговой рельеф. Во-вторых, поблизости не росли большие зеленые массивы, а везти бревна из лесов, расположенных выше по Дону, Хопру и Битюгу, опять же представлялось накладным в финансовом и техническом плане. Наконец, шла война, и отправлять из Таврова на новую стройку мастеров, рабочих людей, материалы, продовольствие и специально отвлекать на эти цели суда – было не просто легкомысленно, но и чрезвычайно опасно. В 1738 г. этот вопрос сняли с повестки дня, и судостроение продолжилось на базе существующего адмиралтейства и других верфей [14, с.130–138].

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

Расположение в Таврове адмиралтейских построек позволяет представить план крепости начала 1740-х гг., сохранившийся в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота. В пределах пятиугольной земляной фортеции показаны ветхие бывшие доки, адмиралтейские мастерские избы, сараи, адмиралтейские и провиантские магазины, каменные общий и пороховой погреба, деревянный пороховой погреб, старые корабли. Возле крепости на галерном дворе, окруженном небольшим валом с надолбами и батареями, располагались адмиралтейские сараи, галерный сарай с большими галерами, кайками и шлюпками, стояли большие и малые прамы, а также пильная ветреная мельница.

За пределами крепости находились сараи адмиралтейские, артиллерийские и прядильный, артиллерийские кузницы, вице-адмиральский дом, морские кузница, госпиталь и смоляной двор, Петропавловская Адмиралтейская церковь. Здесь же ожидали своей участи пять старых кораблей. Отмечены жилые слободы: Морская, Солдатская и Пушкарская [15, л.245, 247].

На другой стороне реки возле деревни Шиловой работали кирпичные горны и стояли соответствующие адмиралтейские сараи. Вероятно, именно здесь в июне 1726 г. было изготовлено 28350 кирпичей для реализации составленного столичным архитектором фон Швитиным чертежа каменного порохового погреба. Объект возводился на участке снесенной ветхой церкви, вместо которой 15 октября 1727 г. был освящен новый Петропавловский храм, построенный при Тавровском адмиралтействе «вне крепости» [5, с.142; 16, л.237].

На плане не показан еще один интересный объект – Адмиралтейская школа. Она была основана Ф.М. Апраксиным в Воронеже в 1703 г. для пополнения экипажей кораблей младшим офицерским составом по части морской артиллерии, став первым подобным учебным заведением в России. В Тавров школа была переведена, вероятно, после 1709 г. В 1725 г. в нее набрали для обучения чтению и письму 67 детей морских и адмиралтейских служителей. Спустя семь лет в школе значилось уже 160 детей, тогда как в Казанской – 70. В 1761 г. присланные из Таврова учащиеся были распределены в Морской кадетский корпус. Школа просуществовала примерно до середины 1770-х гг. [17, с.124–129].

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

После завершения Русско-турецкой войны 1735–1739 гг. необходимость в дальнейшем кораблестроении отпала. 15 января 1740 г. состоялся именной указ, который предписывал судостроение в Таврове прекратить, а леса и суда убрать на сохранение в удобные места. Генерал-кригс-комиссар князь М.М. Голицын переводился губернатором в Астрахань, а порученную ему экспедицию со всеми делами и служителей в Таврове он поручил в правление капитану над портом А.Росселиусу, вновь назначенному заведующим адмиралтейством.

В феврале 1743 г. президент Адмиралтейств-коллегии адмирал Н.Ф. Головин поставил вопрос о том, что при Тавровском адмиралтействе за высылкой в Петербург оставлены «самые лучшие» мастеровые люди (фонарщики, кузнецы, столяры, котельщики и плотники). Принимая во внимание потребность в них в северной столице, коллегия должна была всех тех мастеровых людей, кроме престарелых и увечных, выслать в Петербург, чтобы «за неимением по их должностям дел будучи там (в Таврове – *Н.К.*) праздно» жалованья не получали [6, с.253, 258; 7, с.264].

Это предложение было исполнено, а капитана А.Росселиуса в том же 1743 г. назначили капитаном над Архангельским портом. Перемещение людских масс к Балтике завершилось, а финальным аккордом стал грандиозный пожар Таврова 1744 г. В нем сгорели адмиралтейские магазины, соборная церковь, контора Адмиралтейства, школа, госпиталь, основанный еще в 1724 г., аптека и другие постройки, а также 44 корабля. Были уничтожены все постройки, кроме каменного порохового погреба и далеко отстоящего смольного двора, отчего «оное Адмиралтейство уже рушилось и кроме оставших горелых железных и медных и оловянных припасов, ничего тамо не осталось» [18, с.86–89]. Пожар имел важнейшие последствия для судьбы крепости и кораблестроения. Процесс упадка Таврова стал необратимым.

По штатам 1757 г. в Таврове насчитывалось 13 служителей. В том же году в высочайше утвержденном докладе Сената отмечалось, что в местном адмиралтействе для хранения на Икорецкой

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

пристани прамов, других судов, припасов, а также содержания в Таврове «по дешевости хлебных припасов» морских и адмиралтейских старых и немощных отставников необходимо оставить «умеренную команду из престарелых служителей» в пять человек.

Возобновление судостроения на Тавровской верфи в связи с Русско-турецкой войной привело к резкому увеличению штата до 666 человек. Соответствующий доклад Адмиралтейств-коллегии, посвященный новому расписанию служителей Тавровского адмиралтейства, был утвержден 29 июля 1769 г. Но уже 21 декабря была поставлена точка в деятельности как местной верфи, так и адмиралтейства. В этот день был утвержден доклад, посвященный штатам Таганрогского порта. В связи с развитием этой гавани и определением ее как места дислокации судов Донской флотилии, вице-адмирал А.Н. Сенявин предложил «Тавровский порт и Икорецкую верфь, как уже ненадобные, отставить, и прежде подтвержденное Вашим Императорским Величеством о Тавровском порте положение, перевести в число означенного Таганрогского штата» [19, с.85, 136–140, 151–154]. Одновременно Таганрогскому порту было подчинено Павловское адмиралтейство, которое активно выступило на корабельную авансцену в 1769 г. Но это тема для отдельного рассмотрения.

В 1779 г. Тавров потерял статус города и стал селом, ныне входящим в состав Левобережного района города Воронежа. Его топонимика отражает историческое прошлое: здесь есть улицы Петровская, Корабельная, Якорная, Доковая, Парусная. В настоящее время традиции воронежского кораблестроения продолжает лишь Павловский судостроительно-судоремонтный завод, на котором был построен корабль-музей «Гото Предестинация».

Источники и литература

1. Книга Устав морской о всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море. СПб.: Имп. Акад. наук, 1720. 162 с., 163–402; л.403–432, 14 с. (реестр.).
2. Михалев О.Ю. Очерк истории Воронежского Адмиралтейства // «Морским судам быть!..»: Российскому военно-морскому флоту – 300 лет. Воронеж: «Квадрат», 1996. С. 126–145.

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

3. Бруин Корнелий де. Путешествие через Московию Корнилия де Бруина: пер. с фр. [и предисл. П.П. Барсова, проверенный по голландскому подлиннику О.М. Бодянским. М.: Унив. тип. (Катков и К^о), 1873. VII, [1], 292, XIX, [1] с.

4. Комолов Н.А. Новые документы по истории Воронежа и Павловска в петровскую эпоху // Из истории Воронежского края: сб. статей / Отв. ред. А.Н. Акиншин. Вып. 8. Воронеж: Воронеж. гос. ун-т, Ист. фак., 2000. С. 172–180.

5. Материалы для истории русского флота. Ч. V. СПб.: Тип. Морского министерства, 1875. [1], IV, 885 с.

6. Материалы для истории русского флота. Ч. VI. СПб.: Тип. Морского министерства, 1877. [1], IV, 771 с.

7. Материалы для истории русского флота. Ч. IX. СПб.: Тип. Морского министерства, 1882. II, [1], 697 с.

8. Комолов Н.А. Азовская губерния (1709–1725 гг.): территория и высшие администраторы: [монография]. Ростов-на-Дону: Ростиздат, 2009. 257 с.

9. Комолов Н.А. Петровские памятники района бывшей военной верфи города Воронежа конца XVII – начала XXI века и развитие культурного туризма // Петровские памятники России и Европы: изучение, сохранение, культурный туризм. Материалы VII Международного петровского конгресса. Санкт-Петербург, 5–7 июня 2015 г. СПб.: Европейский Дом, 2016. С. 192–204.

10. Лысцов В.П. Воронежский край в конце XVII – первой четверти XVIII века // Очерки истории Воронежского края. Т. 1. С древнейших времен до Великой Октябрьской социалистической революции. Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та, 1961. С. 71–122.

11. Сборник РИО. Т. 69: Протоколы, журналы и указы Верховного Тайного Совета. Ч. 4. Июль–декабрь 1727 / под ред. Н.Ф. Дубровина. СПб.: Тип. И.Н. Скороходова, 1889. [4], LVIII, 969 с.

12. Комолов Н.А. Занимательный алфавит воронежской истории. Конец XVII – начало XIX вв. Воронеж: Центр духовного возрождения Черноземного края, 2012. 223 с.

13. Расторгуев В.И. Судостроение на верфях Воронежского края в 1723–1741 гг. Воронеж: ВГУ, 2001. 320 с.

14. Комолов Н.А. Попытка учреждения нового Адмиралтейства на Дону (1736–1738 гг.) // Исторические записки: научные труды историче-

Комолов Н.А. Воронежское и Тавровское адмиралтейства (1696–1769 гг.):
основные вехи развития

ского факультета ВГУ. Вып. 14. Воронеж: Издательско-полиграфический центр Воронежского государственного университета, 2010. С. 130–138.

15. РГАВМФ. Ф. 3л. Оп. 23. Д. 937.

16. РГАВМФ. Ф. 232. Оп. 1. Д. 33.

17. Комолов Н.А. Калейдоскоп воронежской истории. Воронеж: Творческое объединение «Альбом», 2008. 191 с.

18. Комолов Н.А. Тавровская крепость в первой половине 1740-х гг. // Из истории Воронежского края: сб. статей / Отв. ред. А.Н. Акиньшин. Вып. 18. Воронеж: Воронеж. гос. ун-т, Ист. фак., 2011. С. 82–92.

19. ПСЗ–1. Т. 44: Ч. 1: Книга штатов: Отделение 2. СПб.: Тип. II Отд-ния собств. Е. И. В. канцелярии, 1830. 457 с.

Комолов Николай Анатольевич – кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник отдела по научно-фондовой деятельности автономного учреждения культуры Воронежской области «Историко-культурный центр «Дворцовый комплекс Ольденбургских» (г. Воронеж); e-mail: eli-nik@yandex.ru

Лашманы как уникальное сословие в истории Среднего Поволжья

В статье проведен краткий обзор возникновения, становления и функционирования образованного государством сословия лашманов, ядром которого были служилые татары. Показана роль этого сословия в истории России как работников, внесших значительный вклад в создание морского флота страны. При этом подчеркивается особая роль Казанского адмиралтейства в истории государства и Среднего Поволжья. Отмечается правовое положение и уникальность сословия лашманов, существовавшего почти полтора века только на территории поволжских губерний.

Ключевые слова: лашманы, Казанское адмиралтейство, Н. Кудрявцев, Среднее Поволжье, корабельный лес.

Как известно, сословие лашманов появилось в начале XVIII в. Оно было образовано при Петре I из служилых людей, поселенных ранее на казенных землях, и которых подчинили ведомству, ведающему строительством судов и заготовкой корабельного леса. Цель учреждения нового сословия состояла в создании из них «...искусных рабочих для рубки и сплава лесу из корабельных рощ, и сторожей при лесах. Взамен этой службы лесорубы освобождались от рекрутской повинности...» [1, с. 272]. Лашманы являлись сословием с признаками особого правового положения членов этой социальной группы, обязанности и привилегии которой определялись законом. В то же время лашманов нельзя отнести к служилым людям, так как они не были обязаны нести военную или административную государственную службу [2, с. 520].

В законодательных источниках термин «лашманы» впервые начал применяться с 1817 г. [3, т. 34, № 27023]. В XVII томе словаря Брокгауза и Ефрона «лашман» этимологически определяется как производное от немецких слов, употребляемых применительно к людям, занятым заготовкой и обработкой лесоматериалов: laschen –

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

обрубать, обтесывать, обделывать и Машп – человек (лесоруб или лесничий).

В условиях ведения Северной войны Россия строила и совершенствовала свой военный флот, для чего требовалось много корабельного леса. Но для его заготовки не хватало рабочей силы. Поэтому правительство решило перейти к широкому использованию труда служилых людей из нерусских народов Среднего Поволжья, превратив их в особое «обязанное сословие» лесорубов, приписанных к адмиралтейству.

В Среднем Поволжье находились самые большие площади строительного леса. Поэтому здесь и проводились в это время заготовки леса для государственных нужд. Организация всех работ была поручена вице-губернатору Н.А. Кудрявцеву¹, возглавившему Казанскую лесную (адмиралтейскую) контору [4, с. 76; 5, с. 210].

Н.Кудрявцев и ранее, с 1697 г., будучи «товарищем» (заместителем) первого воеводы в Казани, обязан был по царскому указу, как и все казанские воеводы, заниматься кораблестроением. В 1699 г. Кудрявцев стал самостоятельным воеводой в Казани с подчинением Приказу Казанского дворца, и Петр I поручил ему заботиться о сохранении корабельных лесов в Казанском крае, заниматься разработкой и сплавом корабельного леса из Казани и окрестностей вниз по Волге и Дону до верфей Воронежа, где царь строил русский флот. В 1712 г. указом Петра I Кудрявцев был назначен ответственным за корабельные леса на всей территории Поволжья (от Н.-Новгорода до Каспийского моря). В 1714 г. он был назначен казанским вице-губернатором.

Еще задолго до образования в Казани адмиралтейства Петр I в июле 1709 г. приказал капитану Феодосию Моисеевичу Склеяеву, который являлся главным конструктором кораблей Балтийского флота, «послать в Казань из лучшева подмастерья, который бы мог

¹ Никита Алферович Кудрявцев (умер 13.02. 1728) – стольник (с 1692 г.), второй воевода (1697–1699 гг.), первый воевода (1699–1708 гг.) в Казани, комендант Казани (1708–1714 гг.) и первый вице-губернатор Казанской губернии (1714–1727 гг.). В 1695 и 1696 гг. участвовал в двух Азовских походах царя Петра.

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

приуготавливать корабельные суда...». Склеяев направил в Казань своих учеников. Среди них был отправлен Мокей Черкасов, один из лучших учеников Склеяева, который строил в Казани быстроходные, маневренные суда и вошел в историю как видный галерный мастер. Подростком начал плотничать на казанской верфи будущий галерный мастер Андрей Алатчанинов, который потом под руководством Мокея Черкасова и сам начал строить суда.

Интересные заметки оставил В.Залесский в своей статье «Казанские лашманы», напечатанные в августовском номере журнала «Русская старина» за 1916 г. В частности, в начале статьи он, ссылаясь на историка Соловьева, замечал, что первый русский корабль, предназначенный для плавания по Каспийскому морю, был «Орел», построенный еще при царе Алексее Михайловиче. Он был направлен в Астрахань и там, во время бунта С. Разина, сгорел. Автор статьи пишет, что с 1696 г. морское управление сосредоточивалось в Воронеже и, по имени царского жилища, называлось «Государев шатер на Воронеже» [4, с. 4], а центральным учреждением, заведовавшим всеми делами кораблестроения, был в это время Володимирский судный приказ [6, с. 248]. В 1700 г. часть Володимирского судного приказа была выделена в самостоятельное учреждение под именем «Приказа адмиралтейских дел» [4, с. 8]. В это время строительные материалы заготавливались в местных лесах. Но с 1710 г. на верфи Петербурга стали доставлять лес из Казани, где было образовано «портовое (или морское) управление». При этом до 1712 г. заготовка и отправка корабельного леса в Казанской губернии производились «нарядом местных жителей». После царского указа от 15 мая 1712 г. работы эти стали производиться и наймом [7, т. 4, № 2522; 8, т. 5, № 2647; 4, с. 30; 6, с. 250].

После учреждения Адмиралтейств-коллегии морское управление в Казани стало называться «Лесною конторою»; когда в Казани было учреждено адмиралтейство, то Казанское морское управление было переименовано в «Адмиралтейскую контору», но иногда употреблялось старое название – «Лесная контора» [4, с. 29, 30, 32, 76].

В связи с указом 1713 г. производилась перепись служилых татар. Так, по переписи 1715 г. насчитывалось служилых дворов в следующем количестве [9, с. 114]:

Численность мурз и служилых татар в 1715 г.

Название уезда	Количество дворов	Количество душ (м.п.)
Казанский	1500	2191
Свияжский	416	486
Симбирский	2209	3826
Саранский	680	862
Пензенский	896	1695
Всего	5751	9060

К 1718 г. на территории Поволжья мурз и служилых татар насчитывалось в Казанской, Астраханской (Симбирский уезд), Нижегородской и Воронежской губерниях 11207 дворов с 52857 душами, в том числе в Свияжском уезде – 483 двора (1765 душ) и Пензенском уезде – 1319 дворов (5988 душ, Симбирском «в валу» – 1342 (6901) и «за валом» 1795 (7246), Алатырском – 1073 (5824), Курмышском – 113 (553), Темниковском – 912 (5055), Касимовском – 526 (2212), Шацком – 57 (423), Керенском – 154 (1059), Верхнеломовском – 143 (927), Козьмодемьянском – 10 (41), Саранском – 726 (3654) [10, с. 223].

Для усиления мощи русского флота, активизации государственной политики на южном направлении и для нужд Персидского похода Петр I решил основать в Казани адмиралтейство как базу для строительства Каспийского флота. 31 января 1718 г. он выпустил именной указ, имеющий название: «О сохранении дубовых лесов и о жестоком наказании тех, которые станут рубить, также и тех, которые рубить прикажут; о выборе лесных надзирателей и о даче им особых клейм с гербом для заклеивания деревьев». В нем, в частности, отмечалось: «К рубке, к теске и к вывозке корабельных лесов и для других к тому принадлежащих работ брать на работу Казанской, Нижегородской и Воронежской губерний, а также и Симбирского уезда служилых мурз, татар, мордву и чуваш без заплаты» [8, т. 5, № 3149]. С этих пор эту группу населения стали называть приписными к адмиралтейству, а через 100 лет – лашманами. К работе по заготовке леса добавлялись новые контингенты из

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

тех же казанских и симбирских ясачных крестьян, «которые к тем корабельным лесам жительство вблизи имеют». Таким образом, в 1718 г. всех мурз и служилых татар приписали к адмиралтейству для заготовки корабельного леса. В 1719 г. их насчитывалось 23750 человек в Казанской губернии.

Указами от 31 июля 1722 г. и 17 марта 1724 г. велено этих приписанных к адмиралтейству служилых инородцев обложить подушной податью – «расположить с прочими в подушную подать», но денег с них не взимать впредь до особого распоряжения [11, т. 6, № 4065; 12, т. 7, № 4485]. В указе от 27 апреля 1724 г. подтверждается это распоряжение – «в подушный сбор не писать, а быть им у тех работ и у отправления лесов по-прежнему» [12, т. 7, № 4495]. С 12 марта 1729 г. с лашманов уже взимается подушная подать, а за работу по заготовке лесов полагается им плата, которая засчитывалась в подушную подать по расчету 6 коп. в день конному работнику, 4 коп. пешему. Излишний сверх суммы подушной подати заработок выдавался на руки деньгами [13, т. 8, № 5379, № 5643; 4, с. 77]. Дальнейшими документами подтверждалось: «а им мурзам и татарам у заготовки корабельных и прочих лесов быть по-прежнему, а ту работу зачитать им в платеж положенных на них подушных денег», с уплатой излишне-заработанных денег наличными [6, с. 251]. Таким образом, мурзы и служилые татары были низведены до положения податного населения (государственных крестьян), потеряв свой прежний высокий феодальный статус. Обедневшие мурзы получили прозвище «чабаталы мурзалар» («мурзы или князя в лаптях»), они де-факто стали казенными крестьянами, хотя по-прежнему назывались служилыми. К концу XVIII в. сохранилось незначительное количество князей и мурз, имевших земельные владения [14, с. 65–66]. При этом следует заметить, что потомки татарских служилых князей и мурз в Уложенной комиссии 1767 г. требовали не равнять служилых с ясачными, дать им широкие права для торговли и предпринимательства. Лишь в 1750 г. правительство включило в лашманы часть ясачных крестьян.

Для сбора людей к производству работ и для надзора за работами назначались особые комиссары из местных дворян; в качестве низших служителей по тому же надзору и для караулов при лесах и на верфи назначали солдат из особо содержавшейся для того роты.

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

Технической стороной работ руководили корабельные мастера и подмастерья [4, с. 77].

В первых указах об организации адмиралтейства, наряду с Казанской губернией, упоминается отдельно «Симбирский уезд», хотя мы знаем, что он с 1708 г. входил в Казанскую губернию. Отдельное упоминание уезда, видимо, вызвано тем, что в это время принималось решение о создании Симбирской провинции, и еще не было решено в состав какой губернии ее ввести. Через некоторое время Симбирский уезд был включен в Астраханскую губернию. И только в 1728 г. Симбирскую провинцию с уездами вернули в Казанскую губернию.

Указ от 31 января 1718 г. определил также порядок управления всеми категориями населения, приписанными к адмиралтейству, и «ведать их во всем, ему Вице-Губернатору», т.е. Н.А. Кудрявцеву [8, т. 5, № 3149; 5, с. 210]. Таким образом, все заботы по организации адмиралтейства были возложены на имевшего большой опыт в корабельном деле Н. Кудрявцева.

По этому же указу «потребовано из казанской и нижегородской губернии из симбирского уезда несколько сот плотников, кузнецов и пильщиков, и приказано поселить их на удобнейших местах в казанской губернии и обязать рубкою леса. Одних расселяли, других посылали временно на работы» [15, с. 626]. В течение 1718–1719 гг. была проведена новая всеобщая перепись населения, которая выявила число лашманов. Таких по Казанской губернии оказалось 35696 человек; численность лашманов по Воронежской губернии составила 10551 человек; по Нижегородской губернии и Симбирской провинции, вместе взятым, – 9866, а всего к заготовке корабельных лесов было определено 56113 душ м.п. [16, т. 13, № 9861; 5, с. 211; 17, с. 24; 18, с. 49]. Возраст годных к работам устанавливался с 15 до 60 лет из расчета: с 25 душ поставлять одного конного и двух пеших работников. Работы в лесу (в осенне-зимнее время) продолжались до 6 месяцев. В указе от 9 ноября 1730 г. обозначены два сезона работ: летний (с 1 апреля по 1 октября) и зимний (с 1 октября по 1 апреля). Была установлена и плата, но с зачетом заработка в подушный оклад: в зимнее время конному – по 6 коп., пешему – по 4 коп. в день [13, т. 8, № 5643].

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

31 июля 1722 г. Сенат выпустил указ о раскладке в подушную перепись «иноверцев», определенных к отправлению корабельных лесов. В этом указе вице-губернатору Кудрявцеву было велено: «иноверцов мурз, и татар мордву и чуваш, которые определены к отправлению корабельных лесов, покамест по переписи генералитета и штаб-офицеров расположения полков учинено будет, ведать, и всякие дела отправлять, и положенные с них сборы собирать вице-губернатору Кудрявцову; а как оные генералитет и штаб-офицеры для освидетельствования их и расположения на них полков придут, и их им, освидетельствовав, переписать, и расположить с прочими в подушную перепись в равенстве, токмо по расположению их тех денег до указа с них не иметь; а что по освидетельствованию и по расположению их таких подушных денег с них взять надлежит, о том прислать известие в Сенат» [11, т. 6, № 4065; 19, с. 237].

В 1731 г. пункт указа о подчинении лашманов «адмиралтейскому начальству» в лице Казанской конторы был отменен, и они ставились в двойное подчинение по лесной работе – «командирам от адмиралтейства», а в «домашней жизни» – местным властям [20, т. 11, № 8785]. В последующих документах правительство подтверждало освобождение от поставки рекрут в армию за исполнение лашманской повинности. Помимо этого, лашманам за проведенные работы стали платить заработную плату. Кроме того, в 1767 и 1832 гг. были попытки возложить на лашманов охрану лесов.

В.Залесский обнаружил рукопись, которая представляла собой Инструкцию, данную 30 сентября 1760 г. корабельному подмастерью Ефимову и комиссару Афанасьеву. В этой инструкции содержатся подробные наставления о заготовке лесов для Петербургского адмиралтейства. Из этой подробной инструкции, кроме задания по доставке корабельного леса в столицу, узнаем сеть пристаней, от которых лес сплавался, и что для вывоза леса планировалось нарядить 1050 пеших и 1050 конных «с приписных к адмиралтейству служилых мурз и татар» [6, с. 252]. Далее в инструкции указывается, на какие пристани и сколько выслать лашманов; к сурским пристаням: к Верхней Иелманской (пеших 300, конных 300), Чирковской, Сабаевской, Кунцевской, Алаторской, Сыресевской, Порецкой; Симбирского уезда в ясажное село Тазино (пеших 300, конных 300), к приста-

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

ням Евлейской, Языковской, Курмышской, Ивановской; Цивильского уезда в новокрещеную чувашскую деревню Буртасы (пеших 150, конных 150) к пристаням – Казанской адмиралтейской, камской Полянкой; Казанского уезда Арской дороги в яшашную татарскую деревню Ямашерму, к свияжским, волским и цивильским, Алашевской пристаням (пеших 300, конных 300); Свияжского уезда в новокрещенские чувашские деревни в дер. Кичкееву – пеших (не указано), Темерову – конных (не указано) [6, с. 253–254].

Что касается Симбирского наместничества, то по данным Т.Г. Масленицкого, число причисленных к адмиралтейству служилых татар и представителей других разрядов податного сословия в последней четверти XVIII в. было следующим [21]:

Таблица 2

**Численность лашманов в Симбирском наместничестве
в последней четверти XVIII века**

Название уезда	Этносоциальный состав населения	Душ м.п.	Душ ж.п.	Душ об. пола
Симбирский	татары	2151	2285	4436
	чуваши	99	122	221
	помещичьи крестьяне	13012	13503	26515
Самарский	служилые татары	104	122	226
Ставропольский	татары	2077	2155	4232
Канадейский	татары	632	662	1294
Тагайский	служилые татары	1546	1593	3139
Карсунский	служилые татары	896	811	1707
Котьяковский	служилые татары	368	392	760
Курмышский	крестьяне	1341	1529	2870
	татары	3978	4010	7988
Буинский	татары	7683	8188	16071
	чуваши	30	42	72
Итого		33917	35424	69341

Всего в 1782 г. лашманов (с другими губерниями) насчитывалось 99337 человек [22, с. 590–592].

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

Экономическое положение сословия лашманов в конце XVIII в. было нелегким, даже Сенат озаботился их проблемами и послал 16 октября 1799 г. всеподданнейший доклад императору Павлу I. В частности, Сенат предложил: «...дабы облегчить служилых татар, которые противу ясашных ни какими изключительными привилегиями не пользуются отправляя все повинности наряду с ними и прочими крестьянами, не благоугодно ли будет Вашему Императорскому Величеству Высочайше повелеть распространить сии на всех татар как служилых так и ясашных с платою пешим по 20 ти, а конных по 40 копеек на день... работы должны производятся в зимнее время, когда полевых работ не бывает» [23, л. 50].

Из этого всеподданнейшего доклада мы также узнаем о числе вновь приписанных с 16 декабря 1799 г. к адмиралтейству: «...состоящих в губерниях: Нижегородской ясашных... жителей и новокрещен из черемис, мордвы и татар 13308 (человек – *В.К.*). Вятской ясашных 14804. Симбирской государственных ясашных с привоскуплением собственных Вашего Величества и казенных черкас 94551 (имеются ввиду крепостные крестьяне в Симбирской губернии – *В.К.*). Казанской государственных ясашных чуваш, вотяков, черемис, из мурз у старокрещен дворовых людей за исключением приписных из всех сих родов к горным заводам: казенным Вознесенскому медиплавительному 1412-ти Ижевскому железному 1778-ти и партикулярному Авсянопетровскому железному дворянина Демидова 1225, остальных 219083. Саратовской государственных ясашных татар, поляков, бобылей, черносошных, новокрещен из мордвы, мурз, чуваш и татар и некрещеных чуваш 47969. Оренбургской ясашных новокрещен из мордвы, чуваш, черемис татар, старокрещен из татар, чуваш, вотяков, башкир, ясашных татар, черемис, новокрещеных ясашных татар называемых тарханами и торговых татар 90949 душ, а всего 609644 души с будущего 1800 года вообще с преждепробывавшими 112633-мя душами к Адмиралтейским нарядам» [23, л. 50 об.].

В последующие десятилетия численность населения, обязанного выполнять корабельные работы, непрерывно увеличивалась и к середине второго десятилетия XIX в. достигла 943139 душ м.п., проживавших в восьми губерниях: Казанской, Вятской, Нижегород-

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

ской, Оренбургской, Пензенской, Саратовской, Симбирской и Тамбовской, причем до 80% лашманов приходилось на Казанскую, Симбирскую и Пензенскую губернии [5, с. 211]. В это время все заготавливаемые на территории этих губерний лесоматериалы предназначались для Балтийского флота и Каспийской морской флотилии, частично для Архангельского порта.

22 августа 1817 г. было издано «Положение о лашманах», согласно которому их численность резко сокращалась: вместо 943139 душ м.п. «для употребления в работе по 8 тысяч человек ежегодно» оставались приписанными к адмиралтейству 120 тыс. душ (фактически же число приписанных к лашманской повинности временами увеличивалось до 160 тыс. человек) [3, т. 34, № 27023; 5, с. 211; 24, с. 146–147]. По этому же «Положению» было образовано Правление Низового округа корабельных лесов. Низшей инстанцией местного управления являлась вновь учрежденная *лашманская волость*. Сельский староста и волостной старшина отвечали за поставку каждого работника «в срок и в исправности».

Следует заметить, что было разрешено применение наемного труда на заготовках корабельного леса практически для всех желающих. Затем, в 1850 г., в связи с ростом числа вольных порубщиков, «употребленных в казенные лесные работы», правительство издало специальный указ об их «продовольствовании» [25, т. 25, № 23810]. По указу повышалась плата за труд в связи с увеличением суммы подушной подати, возросшей до 3 руб. 30 коп. с души, конному работнику назначалась плата 80 коп. в день. «Положением» 1817 г. лашманы были освобождены от рекрутской повинности.

Уже с 1719 г. – с первых лет работы адмиралтейства – «по расписке корабельного мастера Гардлия» из Казани было отправлено около 15 тыс. бревен на 35-пушечные фрегаты, более 17 тыс. бревен и досок на починку судов, а также свыше 1 тыс. ясеневых весел и др. Роберт Гардлий² и другие русские и иностранные корабельные

² Гардлий Роберт (Hadley Robert) (ок. 1670 – после 1730) – англичанин на русской службе с 1704 г., строил суда на Воронежском и Казанском адмиралтействах, корабельный мастер, капитан 1 ранга. В 1715 г. он строил близ Казани весельные шлюпки и другие суда. Предположительно, Гард-

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

мастера, работавшие в Казанском адмиралтействе, внесли значительный вклад в строительство судов для русского флота.

Когда Петр I отправился в Персидский поход, то его путь пролегал через Казань, где он остановился 27 мая 1722 г. и уделил большое внимание инспекции деятельности адмиралтейства, осмотрел построенные и строящиеся суда, дав указание по совершенствованию его работы. Пробыв в городе 12 дней, император отплыл в Астрахань.

В июле 1722 г., перед походом в Персию, Петр I провел смотр стоящих на Волге судов Каспийской флотилии. Во время плавания по Каспийскому морю, как отмечает казанский историк И. Файзрахманов, Петр I плывал на большом корабельном боте, построенном в Казани [26, с.17].

В октябре этого же года Петр I направил в Казань гвардии майора Румянцева, которому поручил построить в общей сложности еще более 80 больших и малых судов. Для их строительства было приказано нарядить 800 пеших и 1200 конных рабочих на заготовку лесов и еще 2 тыс. плотников на строительство судов. Набираемым с уездов плотникам необходимо было прибыть в Казань к 5 декабря 1722 г. Управлятелям уездов было сказано, что они будут «отвечать своей головой» за невыполнение или несвоевременное выполнение указа. Каждый работник был обязан иметь при себе плотничьи инструменты: топор, скобель и долото. Кроме плотников, наряжали всех имеющихся в наличии кузнецов и столяров. Всего в строительстве судов с начала до окончания работ участвовало до 3136 мастеровых людей и работников. Они работали в течение 6 месяцев, и к весне 1723 г. суда были построены [27]. Фактически все суда, действовавшие в Каспийском море во время Персидского похода, были построены на верфи в Казани. Конкретная деятельность адмиралтейства широко освещена в научных трудах, в том числе в трудах казанских ученых [28, с. 92–93; 29, с.272; 30, с. 66, 71, 308, 309, 367, 378,

лий построил в 1720 г. плезир-яхту Петра I. В 1721 г. занимался заготовкой леса для строительства галер. 7 августа 1728 г. Р. Гардлий был переведен в Санкт-Петербург, затем его снова вернули в Казанское адмиралтейство. До 1730 г. был уволен со службы. Дальнейшая судьба неизвестна [26, с.45–46].

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

473, 484, 486, 501, 551, 552, 645, 725, 728; 31, с. 59; 22; 23]. Использовались служилые татары и во время Персидского похода Петра I. Сразу после завоевания персидских земель на земляные работы в Баку и его окрестности были отправлены 5 тыс. человек из служилых (мурз) Казанской, Воронежской и Нижегородской губерний.

Одной из основных территорий, где Казанское адмиралтейство осуществляло свою деятельность, помимо собственно Казанской губернии, была Симбирская провинция, позднее обширная Симбирская губерния. В Симбирской губернии находились сотни тысяч десятин корабельного дубового леса и мачтовые сосновые боры. Сначала работа производилась собственно в лесах Симбирского уезда и провинции, но впоследствии симбирских лесорубов начали высылать для этого и в дальние губернии. Например, по данным на октябрь 1824 г., по рекам Суре и Мокше в Симбирской губернии находилось 194400 пудов заготовленной древесины различных пород; к весне 1825 г. было намечено заготовить еще 965500 пудов, в том числе по Суре – 422 тыс., по Мокше – около 400 тыс., по Волге и Свияге – до 25 тыс. пудов [5, с. 212].

Известен случай, когда в Тархановской волости Симбирского уезда по предписанию Морского министерства намечалось в начале XIX в. отрезать «в пользу флота» несколько десятин леса, которым пользовались крестьяне, в том числе лашманы: рубили дрова, косили там траву. После хождения «по судам и палатам» в 1807–1824 гг. жителям волости удалось доказать, что намечаемый к отрезке мелкий лес не представляет для флота никакой ценности, тогда как для их хозяйственных надобностей он крайне необходим [32, л. 6–8].

Вопрос об упразднении Казанского адмиралтейства был поднят в конце 20-х гг. XIX в., ввиду неудобства проводки больших морских судов из Казани до Каспия. Решено было строить суда в Астрахани. В 1829 г. Казанское адмиралтейство было упразднено, в Казани осталось только Правление Низового округа корабельных лесов. В район Астрахани по Волге было доставлено все оборудование казанской верфи и адмиралтейских мастерских. Вместе со всем этим имуществом из Казани в Астрахань прибыли опытные корабельные мастера и квалифицированные судостроители.

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

Лашманы, находившиеся на территории Симбирской губернии, в 1835 г. были подчинены удельному ведомству (удельным конторам), которому также подчинили пахотных солдат, однодворцев, свободных хлебопашцев и ямщиков [33, с. 6]. Это зависимое положение лашманов было относительным – оно ограничивалось представлением податей и тем еще, что лашманы, в случае надобности, могли обращаться к покровительству удельного начальства.

На территории Симбирской губернии лашманы, состоявшие в основном из русских, татар и чувашей, к середине XIX в. «встречались только в Буинском, Курмышском и Симбирском уездах и по управлению составляли особенные лашманские приказы» [1, с. 273]:

Таблица 3

Численность лашманов в Симбирской губернии в 1850–1858 гг.

Название уезда	По 9-й ревизии		По 10-й ревизии	
	мужчин	женщин	мужчин	женщин
Буинский	15804	–	18041	18331
Курмышский	10338	–	11647	11772
Симбирский	3760	–	4472	4558
Всего	29952	–	34160	34661

Лашманство отмерло почти одновременно с падением крепостничества. Упразднение лашманства как принудительной повинности в 1860 г. было предопределено экономическими факторами – образованием большого рынка наемной рабочей силы. Так, в последнее время работа отправлялась, большей частью, не лицами, которым выпадал жребий, а по найму; ибо наниматься всегда было довольно охотников. И после передачи в 1859 г. корабельных лесов из Морского министерства в Министерство государственных имуществ, в 1860 г. лашманы были обращены в общий разряд государственных крестьян [1, с. 272; 33, с. 236]. Так закончилась история одного из сословий российского общества, существовавшего в основном на территориях Среднего Поволжья. Среди татар, чувашей и мордвы Симбирской губернии нередко и сейчас встречается такая фамилия, как «Лашманов».

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

В заключение своей статьи В.Залесский привел воспоминания казанского купца Василия Ивановича Гудочкина, родом из села Ошняк Лаишевского уезда Казанской губернии, и помнящего, как лашманы возили корабельные леса. «По зимам ... проезжали через наше село лашманы. Они ездили целыми обозами и возили огромнейшие бревна – до 1½ и до 2-х аршин толщиной; бревна лежали на особых полозьях и под каждое бревно запрягалось от 30 до 50 лошадей. Приезжая к нам в Ошняк, лашманы останавливались на ночлег; бревна оставляли за околицей, лошадей ставили во дворах, сами ночевали по избам. Ранним утром, задолго до света, раздавался крик лашманских старост – "кувала китты лашман!" что значит по-татарски "гони в отъезд, лашманы!" и лашманский обоз трогался в путь. Детскому воображению крестьянских мальчиков лашманы представлялись какими-то сказочными богатырями, везущими из далеких дремучих лесов гигантские бревна к царю на постройку кораблей» [6, с. 260]. До сих пор многим так и кажется.

Источники и литература

1. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального Штаба. Симбирская губерния. Часть I. Составил Генерального Штаба полковник Липинский». СПб.: Тип. Деп. Ген. шт., 1868. 340 с.
2. Военная энциклопедия. М.: Воениздат, 2003. Т.7. 735 с.
3. ПСЗ–1. Т.34. №27023.
4. Чубинский В. Историческое обозрение устройства управления морским ведомством в России. СПб.: Типография морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1869. 313 с.
5. Клеянкин А.В. Лашманы // Вопросы истории. 1978. № 6. С. 209–214.
6. Залесский В. Казанские лашманы // Русская старина. 1916. № 8. С. 247–260.
7. ПСЗ–1. Т.4. №2522.
8. ПСЗ–1. Т.5. №2647; №3149.
9. Алишев С.Х. Исторические судьбы народов Среднего Поволжья XVI – начала XIX вв. М.: Наука, 1990. 265 с.
10. Габдуллин И.Р. К вопросу об этносословной эволюции тюркского населения Уфимского уезда (губернии) в XVII–XIX вв. // Единство татарской нации: Материалы науч. конф. АН РТ «Цивилизац., этнокультура. и

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

полит. аспекты единства тат. нации» (Казань, 7–8 июня 2002 г.) / Редкол.: Хасанов М.Х. и др. Казань: ФЭн, 2002. С. 214–236.

11. ПСЗ–1. Т.6. №4065.

12. ПСЗ–1. Т.7. №4485; №4495.

13. ПСЗ–1. Т.8. №5379; №5643.

14. Алишев С.Х. Социальная эволюция служилых татар во второй половине XVI – XVIII века // Исследования по истории крестьянства Татарии дооктябрьского периода. Казань: ИЯЛИ, 1984. С. 52–69.

15. Костомаров Н.И. Русская история в жизнеописаниях ее главнейших деятелей. Книга III. Вып. 6: XVIII-ое столетие. СПб., 1876 (Репр. изд.). М.: АО «Книга и бизнес», 1992. 352 с.

16. ПСЗ–1. Т.13. №9861.

17. Фирсов Н.А. Инородческое население прежнего Казанского царства в новой России до 1762 года и колонизация закамских земель. Казань: Типография Казанского ун-та, 1870. 445 с.

18. Клеянкин А.В. Ясашные крестьяне и старослужилые люди Среднего Поволжья на адмиралтейских работах в XVIII – первой половине XIX в. // Вопросы аграрной истории Среднего Поволжья. Дооктябрьский период. Йошкар-Ола: МарНИИ, 1978. С. 46–54.

19. Документы и материалы по истории Мордовской АССР. В 2 т. Саранск: Мордов. кн. изд-во, 1940. Т. 2. 351 с.

20. ПСЗ–1. Т.11. №8785.

21. Масленицкий Т.Г. Топографическое описание Симбирского Наместничества. 1780 г. // РГВИА. Ф.ВУА. Д.19025.

22. Семевский В.И. Крестьяне в царствование императрицы Екатерины II. Т.2. СПб.: Типография М.М. Стасюлевича, 1901. XLV, 865 с.

23. ГАУО. Ф. 110. Оп. 1. Д. 5.

24. Ногманов А.И. Татары Среднего Поволжья и Приуралья в Российском законодательстве второй половины XVI – XVIII вв. Казань: ФЭн, 2002. 232 с.

25. ПСЗ–2. Т.25. №23810.

26. Файзрахманов И.З. История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.). Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ; Изд-во «Яз», 2014. 264 с.

27. Ильшат Файзрахманов. «Во время плавания по Каспийскому морю Петр I командовал авангардом на казанском военном судне». [Электронный ресурс] URL: <https://realnoevremya.ru/articles/40863> (дата обращения: 28.08.2018 г.).

Кузнецов В.А. Лашманы как уникальное сословие
в истории Среднего Поволжья

28. Веселаго Ф.Ф. Общий морской список. Т. I. СПб.: Тип. В. Демакова, 1885. 455 с.

29. Материалы для истории русского флота. Ч. IV: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1867. XXII, 741 с.

30. Материалы для истории русского флота. Ч. V. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1875. [1], IV, 885 с.

31. Материалы для истории русского флота. Ч. VII. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1879. [1], II, 801 с.

32. ГАУО. Ф. 156. Оп. 2. Д. 31.

33. Гриценко Н.П. Очерки по истории города Симбирска-Ульяновска и Ульяновской области. Ч. 1 (1648–1861). Ульяновск: Изд-во «Ульяновская правда», 1948. 240 с.

Кузнецов Владимир Александрович – доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры философии Челябинского государственного университета (г. Челябинск); e-mail: vladkuz@mail

**Минзэлә өязенә караган Кара Чишмә исемле
лашман авылы тарихыннан**
(Из истории лашманской деревни Черный Ключ
Мензелинского уезда)

В статье на примере отдельных населенных пунктов современного Черемшанского района Республики Татарстан изучается история лашманства – тяжелой государственной повинности, легшей на плечи местного населения. Автор широко использует различные архивные источники (судебные, ведомственные и другие документы), воссоздающие дух эпохи, стремится на местном материале популярно и максимально доступно изложить суть лашманской повинности – заготовку и вывозку корабельных лесов для строительства российского флота.

Ключевые слова: с. Черный Ключ, с. Лашманка, Черемшанский район, лашманы, повинность, Казанское адмиралтейство, корабельные леса.

Татар милләтенә тарихы кызыклы һәм гаять тирән катламнардан гыйбарәт. Аның өйрәнелгәнә караганда өйрәнелмәгәнә күбрәк. Архив киштәләрендә сакланып ятучы бихисап документлар бар. Аларны эспәтләп, тәфсилләп өйрәнә башласаң, әллә никадәр кызыклы, файдалы, иң мөһиме – әлегәчә билгеле булмаган мәгълүмат калкып чыгар иде. Үзебезнең Казан архивларында гына да никадәр материал бар!

Лашманчылык хәрәкәте татар тарихының катлаулы да, фажи-галә дә, аяныч та, гыйбрәтле дә бер сәхифәсен тәшкил итә. Фажи-галә дим, чөнки ата-бабаларыбызга ул чорлар бик күп әрнү-рәнжүләр китергән, аларны кеше чыдамаслык шартларга куеп сынаган. Икенче яктан гыйбрәтле дәвер дим, чөнки шул ук бабаларыбыз ул сынауларга бирешмәгән, ат кебек жигелеп эшләсә дә, чиксез нужага төшсә дә, иманын сатмаган. Генофондыбызга бер куркыныч күсәк күтәрелгәндә дә, дененә тугры калган, асылын жуймаган, рухи кыйммәтләренә килер буыннарда тапшыра алган...

«Лашманчылар», «лашманчылык йолымы» дигән төшенчәләр бик билгеле булмаса да, сабый чактан ук лашман сүзе миңа таныш. Ни өчен дигәндә, мин туып үскән Чирмешән районының Лашман авылы бар! Туган авылым Кара Чишмәдән туп-туры кыйблага карап барсаң, арабыз 10 чакрымнар тирәсе генә чыга¹. Үсмер чактагы бер хатирә. Күп нәрсәләр белән кызыксынучы Миннетдинов Мәхмүт абыйның сүзләре исемдә калган. Авылдашлар белән кибет каршында гәп куертканда, ул Лашман тарихына керешеп: *«Немец телендә “лашас ман” дигән сүз “ялкау кеше” дигәнне аңлата. Немец ирләре урман кисүче безнең халыкны кыйнап-суккалап эшләткәндә, шул сүзне айткән. Тора-бара ул сүз урман кисүчеләргә ябышып калган»* – дигән иде. Бусы – халыкның бер ноктаи назары (точка зрения) гына, әлбәттә. Хәзерге немец телендә андый сүз бөтенләй очрамай да. Шунлыктан монысы әкиятләрдә генә телгә алып сөйләрлек сәхифә булса кирәк. Без тарихыбызга кайтыйк әле.

Лашман чагыштырмача яшь – 1849 елда гына оешкан бер авыл. Жир документларында шул дата күрсәтелгән. Аңа тирә-як авыллардан жир азлыктан, кысанлыктан аптырап күчеп утырган кешеләр нигез сала. Бу хакта саллы документлар бар. Лашманның аксакаллары да шул фикерне куәтли [1; 2, с. 110].

Лашман – берүзенә 5 исем алыштырган жирлек. Өвүл Капитоновка, аннары Вәлит авылы, Сөлчәбаш, Яңа авыл, Лашман. Безнең Кара Чишмәгә килен булып төшкән һәм калган гомерен бездә яшәп дөнья куйган Лашман кызы Бибисорур әби Жифаншина үз авылын гомере буге «Яңа авыл» дип атап йөртте. Метрика документларында исә, бабаларыбыз «Самар губернасы Бөгелмә өязе Афон (Афонькино) волосте Сөлчәбаш (Лашман) авылы» дип язганнар.

Лашманның оешып китүе 1849 елга туры килә дидек. Бу инде лашман эшенең ахыргы еллары. Ә атама ничек сакланган соң? Күрәсең, ата-бабаларыбызның нужалы тормыш мирасы онытылмасын өчен эшләнгәндер бу. XIX гасыр уртасындагы авыл халкы «Лашман» дигән атамага өстенлек биргән – авыл исеме буларак шул вариант сакланып калган. Кайбер якташларыбыз фикеренчә,

¹ Район үзегә Чирмешәнгә элек шулай йөргәннәр дә. Сугышка киткәндә дә, солдатларны шул юлдан озатып калганнар.

Кыямов И.Ә. Минзәлә өязенә караган Кара Чишмә исемле
лашман авылы тарихыннан

хәзерге Лашман авылы урынында элекке елларда (әле авыл салынганчы ук) урман кисеп изаланган бабайларыбызның бер тукталыш пункты булган. Анда төрле этрафтан жыелган имәннәрне бунап, эшкәртеп, тиешле дәрәжәгә житкереп эшен бетергәннәр, диләр. Аннары Чирмешән елгасы буйлапмы, коры юл белән Чистай ашамы, Казан адмиралтействосына – Бишбалтага озатканнар, күрәсең.

Бу заманда – 1720 еллардан алып 1860 елларга чаклы – гасыр ярым дәвамында диярлек бөтен мишәр дөньясы кырылып агач кисә. Архив чыганакларына караганда, әллә никадәр йомышлы татарларның, Петр Беренче фәрманына буйсынып, биртелә-биртелә имән екканы, үзе имгәнгане, үлгәнә; лашман эшеннән качкан өчен жәзага тартылганы, эшкә чыкмый калган өчен Себер сөрөлгәнә турындагы фактлар күп очрый. Хәзерге Чувашиянең Татар Согыты, Урмай, Чичкан һ.б авылларыннан, Түбән Новгород ягындагы Яндовище (бу авылдан бер лашманчының үлеме хакындагы «эш» күземә чалынган иде), Куй суы, Шөбиле, Өчкүл, Карга һ.б. салаларыннан, Пенза, Тамбов, Алатыр, Сембер, хәзерге Татарстанның Буа-Тәтеш төбәге, Кама Арьягы авыллары, Башкорт ягы мишәрләренә урман йолымы үтәгәнлеген күрәбез. Мәсәлән, мин мондый язма тапкан идем: *«Прошение Сугутской волости поверенных деревни Чечкановой о избавлении оной деревни от поставки недоимочного рекрута»* [3]. Шушы гариза исемнән кала, башка бер сүз дә язылмаган. Биредә шуны гына гөманларга кала ки: лашманчы волостьлары төбәктәге барлык социаль мәсьәләләргә дә (шул исәптән солдатка алуны да) кайгыртып торган булса кирәк.

Үз авылым тарихын өйрәнә башлагач, бабаларыбызның лашманчылар икәннән белү үзенә күрә ачыш булды. Без бит ул хакта берни ишетмәгән идек. Безгә аны сөйләп аңлатучы да юк иде. Иң әүвәл, эзләнүләр барышында дәфтәргә төрткәләп куелып та, авыл тарихына керми калган берише документларга тукталасым килә. Алар – безнең якларга нисбәтле язмалар. Күтәмә агачлыгы («рощасы») – 1854 елда теркәлгән, 3019 дисәтинәлек кишәрлек. «Из казенной и обывательской дачи, при деревнях Новой Ибрайкиной, Старой Кадеевой, Ивашкиной и села Кутемы» – диелә әлегә документта. Шунда ук «Ново Калмыковская роща» атап үтелә. Бу – хәзерге Яңа Элмәле дигән чуаш авылы. Анда 847 дисәтинә урман күр-

сәтелә. «Из казенного леса при деревне Калмыковской Кутеминской волости» диелгән [4, б. 13]. Монда шулай ук Буа, Апас, Яшел Үзән ягы агачлыклары да телгә алына.

Бу чорда Россия Башкорт ягыннан да урман сатып алган. Князь А.С. Меньшиковка 1849 елның 4 ноябрәндә Оренбург губернасы хәрби губернаторы В.А. Обручев хат яза. *«Башкорт ягында агачлар кими, әйдәгез әле 3 сум түгел, ә үзләре сораганча, һәр агач өчен көмеш акча белән 7 сум “с четвертью” түли торган ясыйк. Йо-мычка, чыбык-чабык, ботак-сатак ише калдыклары үзләренә булыр иде»,* – дип тәкъдим кертә. Низовой округ идарәсенә 1 нче өстәл буенча киңәшчесенә жавабына игътибар итегез: *«1847 елда Үрән волостеның 12, 13 нче йорт башкортлары кораблар төзәргә яраклы төптән киселгән һәр агачны 3 сум көмеш исәбеннән бирделәр, ул урманнар аларга һичбер файда китерми. Барыбер череп кенә утыра»* – ди ул. Күрәбез, хөкүмәт мөһим төзелеш материалын арзанракка алырга омтылган.

Бу документларда агач материалларын Пермь ягыннан елга буйлап Камага агызу турында сүз бара. Лашманчыларның агач эшкәртү калдыкларын 25 чакрымга читкә ташуы хакында да әйтелә. Оренбург хәрби губернаторы шушы язышу барышында аларны 50 чакрымга чыгару кирәк иде, дип белдерә. Әмма казнага зыян килү сәбәпле, бу идеядан баш тарталар [5, б. 19].

Землемер Иванов тормоз, ат чанасы һәм башка ипләмәләр уйлап табып, лашманнарның эшен җиңеләйтә торган проект тәкъдим итә. Бу – үзенә күрә инженер кешенә рационализаторлык тәкъдиме. Кораб төзелеше чиновниклары бер-берсенә хатлар юллап, шушы проектны тикшерәләр. Кемдер аннан кимчелек таба, кемдер инде куллана да башладык, дип белдерә. Шулай ук архивның 385 нче фондындагы 1 нче тасвирлама 532 нче эшнең бер битендә шушы проектның рәсемнәре дә китерелә. Землемер Иванов аны, иллюстрация сыйфатында үзе ясап куйган*.

Бәетләр дә лашманчылар хакында ярышы ук мәгълүмат бирә ала. Фольклорчы галим Гали Рәхим фикеренчә, үз вакытында лашманнар турында күп кенә бәетләр чыгарылган. «Лашманчы зары»

* Иллюстрацияләрен җыентыкның рәсемле өстәмә битләреннән карагыз.

Кыямов И.Ә. Минзәлә өязенә караган Кара Чишмә исемле
лашман авылы тарихыннан

бәете хәзерге Мамадыш районының Караширмә авылы егете Зәйнетдин турында сөйли:

Кара Ширмә буенда үрдәк йөрер тезелеп,

Лашманчылар кайткандин соң, әнкәм йөрер тилмереп... [б. б. 34].

Әлеге бәетне мин эш дәфтәрәмә авыл исеме охшаш булганга күчереп алдым. Мамадышта – Кара Ширмә, Чирмешәндә – Кара Чишмә. Әйе, безнең авылда да XIX йөздә лашманчыларга бәйле бәетләр чыгарылган, авылдашлар арасында телдән-телгә йөргәндер. Тик фольклорчы галимнәр безгә 1975 елларда гына килеп житкән шул. 120 ел элек булып узган вакыйгаларны сөйләрлек, бәетен көйләп күрсәтерлек карт-карчыклар ул вакытта инде бакыйлыкта булган... Ә менә телебездә лашманчы бабайлар мирасы булган бер гыйбарә һаман саклана. «Грәш кебек егет (ир)» дип сөйләшәләр бездә. Грәш (кряж) – 4 сажин (8 метр) озынлыктагы калын төз агач кәүсәләрен шулай атаганнар. Шуңа охшаш мәһабәт егетләренә дә «грәш кебек» дип сыйфатлау кабул ителгән.

«Идел-Пресс» нәшриятында 2017 елда дөнья күргән «Кара Чишмә карьясе» дигән китабымда мин авылдашларымның лашманчылык дәверенә нисбәтле язмышын тулы яктыртырга тырышкан идем. Шуның хакында кинрәк тукталып китәсем килә.

Төнъяк сугышы (1700–1721) вакытыннан алып кораб төзүгә яраклы төп агач материалларын эзерләү Казан губернасына күчә-релә. Казан тарафында куе урманнар үскән, аларны кисеп су юлы буйлап жибәрер өчен зур елгалар да житәрлек булган. 1718 елда урман эшенә морзаларны, йомышлы татарларны жибәрәләр. Чукин-масаң, урман кис! Петр Беренченең шул елгы 31 гыйнвар фәр-манында болай диелә: «К рубке, к теске и к вывозке корабельных лесов и для других к тому принадлежащих работ брать на работу Казанской, Нижегородской и Воронежской губерний, также и с Симбирского уезду служилых мурз, татар, мордву и чуваш без пла-ты». 15 яшьтән 60 яшькә кадәрге һәр тугыз кешедән икәү: бер атлы, бер жәяүле эшче алынган. Балта, пычкы, ат белән эшлэгәннәр. Нор-ма үтәлгән очракта, бер эш көненә атлыга – 6, жәяүлегә 4 тиен түлэгәннәр. «Лашманчы» сүзе 1817 елны гына, ягъни әлеге сосло-вие оешуга 100 ел үткәч кенә, законлы көченә керә. Ә халык

Кыямов И.Ә. Минзәлә өязенә караган Кара Чишмә исемле
лашман авылы тарихыннан

телендә ул һәрчак кулланылган. Әйе, безнең ата-бабаларыбыз да лашман тарткан, нужа сөргән. Жиргә казып эшлэнгән алачык-зимләнкәләрдә торганнар. Алар, кыш көне генә эшләү сәбәпле, өшегәннәр; билгесез урыннар булгач, киек-жәнлекләрдән зарар күргәннәр; агач асларында калып имгәнәп, биртеләп беткәннәр. Арада һәлак булучысы да очраган.

Бүгенгә көндә Кара Чишмәдә яшәүчеләрнең бишенче, алтынчы буын бабалары булган инде ул лашманчылар. Авылыбыз оешканнан (1710 еллардан) алып, 1849 елгача, халык урман кисү нужасын кичергән. Безнең йомышлы татарлар разрядында торучы бабаларыбызның урман кисү йолымы хақындагы документ Уфада табылды. Анда, 1819 елның 2 августыннан башлап, бездәге 234 ир-ат һәм 218 хатын-кызның лашманчы итеп күчерелүе әйтелә [7, б. 330].

Лашманчыларга бәйле документлар Татарстан Республикасының Дәүләт архивында исә 385 нче фондта саклана. Шул фондның 1 нче тасвирламасына караган 485 нче эшнәң 40 нчы битендә укыйбыз: *«В департамент корабельных лесов Правление низового округа, татары Нижнеабдуловской волости из лашманского звания исключены по высочайшему повелению»*. Бусы инде авылдашларның гади жирбагар – дәүләт крәстиәннәре булып калганын дәлилләүче язма. Россия дәүләт Хәрби-Диңгез Флоты архивында табылган язмадан күренгәнчә, Кара Чишмәдә 1819 елда Кораб урманнары департаментына нисбәтле 337 кеше теркәлгән. Мөхәммәтҗан Ермикәевнең 4 кешелек гаиләсе дә – шулар исәбендә. «Показанные в сем списке 4 души солдатских детей, которые из происхождения лашман, подлежат рекрутской повинности, следуют к приписке», – диелә [8, б. 23] (Бу Ермикәев башка документларда Ермолаев булып бара, түрәләр аны бозып, «урысчалатып» шулай язган, күрәсең – *И.К.*)

Лашманчы эшенә бары тик эре гәүдәле ир-егетләргә генә сайлап ала торган булганнар. Безнең авыл халкы арасында кыска буйлы, ябык, чандыр кешеләргә сирәк, бик сирәк очратасың. Алар, күрәсең, тирә-як районнарда кыз алып, кыз биреп «кан яңарта» торгач, килеп чыккан әһелләрдәр. Геннарны алдап булмый бит. Бабасы эре сөякле булганнарның оныклары да шундый була инде!

Кыямов И.Ә. Минзәлә өязенә караган Кара Чишмә исемле лашман авылы тарихыннан

(Авыл халкы йөзгә-биткә дә чибәр, кемне генә алма – конкурста катнаштырырлык). Тагын шунысы бар: эшкә яраклы табылган кешене ашатып караганнар, имеш. Яхшы ашаса, рәт чыга – алганнар! Бар яктан да килешкән ир-егетләрне яшәгән урыныннан ераккарак күчереп утырту кулай саналган. Агач урлап сатмасын, дәүләткә зыян салмасын, янәсе. Бусы Петр Беренченең яшерен карарларыннан берсе булгандыр, ахры.

Хәрби-дингез флотына нисбәтле лашманчылар тармагы тулы бер сәнәгатьне тәшкил иткән. Безнең авыл Түбән Абдул лашманчылар волостена караган һәм лашманчыларның 1 нче партиясенә кергән. Бу волость 1819 елның апрелендә оеша, анда безнең тирә-яктагы 6 авыл кертелә: Бәркәтә, Иске Баграш, Кара Чишмә, Туймәт, Түбән Абдул, Чуаш Сәрәне. Махсус мөһер ясатыла. 6 нчы ревизия буенча бу елларда шушы алты авылда – 1480 кеше, хаклыкта исә, 1511 кеше яшәгән. 1 яшьтән 12 яшькәчә – 450 бала, 12 дән 18 гәчә 247 үсмер теркәлгән. 18 дән 55 яшькәчә эшкә яраклылар – 681 адәм, шулардан жәяүлеләр – 26, атлылар – 72, авырулар – 38 кеше, качып йөрүчеләр – 3 бәндә, 55 яшьтән олыраклары – 92 зат. Мир карары буенча волость башлыгы итеп Кара Чишмәнең йомышлы татары Рамазан Деникеев билгеләнә [9, б. 42]. Соңрак аны шулай ук безнең авылның Салават Шәфиев дигән кешесе алмаштырган. Урман эшенә старшиналар билгеләү, урман сакчысы сайлау, авырган һәм үлгәннәр урынына яңаларны сайлап кую кебек мәсьәләләр волостыта «мир белән» – жәмәгать жыелышларында хәл кылынган. Эштән качкан лашманнарны Себер көтеп торган. 1825 елны Түбән Абдул волостеннан да сөргәннәр. Ихтимал, алар арасында Кара Чишмә-некеләр дә булгандыр.

Казан адмиралтействосы белән Түбән Абдул арасында эш кәгазьләре йөрөп торган. «Рапорт Нижнеабдуловского лашманского правления о порубке 1 липового дерева, об очищении просеков от валежника, о не увольнении сторожей в свои дома» дигән 1823 елгы рапорт энә шул хакта сөйлә [10, б. 15]. Әлеге документтан күргә-небезчә, күпсанлы мәшәкат арасында урман кишәрлекләрен саклап-күзәтеп тору да безнең лашманчы бабайлар жылкәсенә төшкән

Кыямов И.Ә. Минзэлә өязенә караган Кара Чишмә исемле
лашман авылы тарихыннан

икән. «Рапорт Нижнеабдуловского лашманского волостного правления, коим испрашивает уравнение с прочими селениями в высылке на работу лашман» [10, б. 28]. Шул ук 49 нчы эшнең 33 нче битендә болай диелгән язуга тап булдым: «*Рапорт Нижнеабдуловского лашманского волостного правления со списком высланных на работу лашман*». Бу рапортның исеме шактый ымсындыргыч! Безнең авыл да шушы Түбән Абдул лашманчылар волостена карагач, авылдаш бабайларның исемлеге дә табыласына өметләнәп, мин ныгытып эзләп карадым, әмма ул исемлекне кулга төшерү бәхетенә ирешмәдем. Бәлки Россия дәүләт Хәрби-Дингез Флоты архивы тасвирнамәләренә күз салсаң, алар килеп тә чыгар иде. Әмма Петербургка барып, архивларда «казыну» бик мавыктыргыч шөгыл булса да, гаять кыйммәтле һәм чыгымлы шул...

«В Мензелинский Уездный суд на отношение онаго суда от 2 апреля за №730 Правление низового округа уведомляет, что лашманы Нижнеабдуловской волости Мензелинского уезда, за самовольное прекращение в 1844 году вывозки корабельных лесов, действительно преданы военному суду, и дело об этом для отсылки ей на законное решение в Аудиторский департамент Морского министерства представлено Правлением низового округа 15 ноября 1849 года за №3899 в Департамент корабельных лесов, но о решении онаго сведений по настоящее время в правление еще не получено» [11, б. 58]. Әлеге вакыйганың дәвамын очратмаммы дип, Минзэлә өяз судының 1844 һәм 1851 елгы төпләнмәләрен дә игътибарлап карап чыктым. Мәгәр дәртем почмакланырлык, кызыксынуымны сөендерерлек берни дә таба алмадым. Шунысы да бар: лашманчыларның күпсанлы эшләре саклана торган әлеге Низовой округ һәм «Правление корабельных лесов» дигән оешмалардан калган бай архив XIX гасырда, агач биналар заманында, ут кабып янгында харап булган. Әгәр алар сакланган булса, ихтимал мин дә туган авылым лашманчылары турында, шулай ук алар аркылы Кара Чишмәнең тарихы буенча да хәйран гына кызыклы, тирән фактлар ачыклай алган булыр идем...

Дәүләт «Положение о лашманах» дигән канунга таянган. Аның басма вариантын Түбән Абдулга да жибергәннәр. Экипажлар – рота-ларга, болары командаларга бүленгән. 10 нчы партия буенча эшлэгән лашманнар мачта кисүгә жәлеп ителгәннәр. Петр Беренче заманында, үлә-бетә дигәндәй, кораблар төзү бара бит. Имән агачлары екканнар. Бу өлкәдә комиссионер, агач егучы (вальщик), бүрәнә кисүче (пильщик), балта остасы, ревизор, писарь, мастеровой, фельдшер, чэ-тараш (цирюльник), денщик, кара эшче һ.б. һөнәр ияләре катнашкан. Браковщик дигән кеше киселгән агачларның яхшысын яхшыга, начарын начарга аерып йөргән. Эшкә ярардай сыйфатлы агачларны пристаньнәрдә судноларга төяп озатканнар. Вятка янында кискән агачларны, мәсәлән, Санкт-Петербургка, Архангельскига, Әстерханга, Казан адмиралтействосына – Бишбалтага жибергәннәр. Безнең авылдашлар Вятка өлкәсендә лашман тарткан. Биредәге Нечкино пристане урман төяү өчен бик жайлы, дип яза комиссионер ярдәмчесе Андреев [12, б. 29–30]. *«Аның зурлығы киңлеккә 60 сажин, буйга 200 сажин бар. Биредә Уржум, Малмыж, Алабуга өязләреннән килгән агачларны: Петербург адмиралтействосы өчен – мачталарны, Әстерхан портына дигән нарат бүрәнәләрдән кнцаларны һ.б. бүрәнәләрне төйиләр; чөнки Әстерхан бүлеге хәзер мачтага ярардай агачларга бай түгел, ә монда әле турылары да, кәкре тамырлылары да житәрлек күләмдә табылгалап тора. Агачларны өеп саклау өчен бик уңайлы өч пристань бар»*, – дип яза түрә кеше [12, б. 47]. Безнең лашманчылар шушы Нечкино пристанендә хезмәт куйганнар да инде. 1827 елның кышында безнекеләрнең Зөя бүлегендә дә, Уржум якларында да эшлэгәнә билгеле. Имән грәшен, чыршы бүрәнәләрне, каен колгаларны, мачтага, шпангоутларга яраклыларын, такталык агачларны Түбән Новгородка жибергәннәр. Аннан агач материаллары Петербургның Кронштадт портына һәм кораблар төзү верфенә озатылган. Адмиралтействода грәшләр, брик, мачта агачы, гади такта, галера такталары, шлюпка такталары эзерлэгәннәр. «Ясашные крестьяне – татары состоят на положенном казенном окладе, а служилые татары и чувашы по зимам бывают в лашманной работе, а все они летом хлебопашествуют, женщины прядут лен», – дип языла

Кыямов И.Ә. Минзәлә өязенә караган Кара Чишмә исемле
лашман авылы тарихыннан

Минзәлә өязенең 1829 елгы «Икътисади искәرمәләр»ендә [13, б. 339]. Чыннан да, ирләр лашман эшенә чыгып киткәч, авылда, башлыча, карт-коры, хатын-кыз һәм балалар гына калган. Өвөлгә чорда урманнарны үзезнең якта екканнар. 1821 елда 34 имән һәм каен агачын көчле жил-давылларның сындырып харап итүе турында бер язма очраган иде миңа. Югарыда телгә алынган 1829 елгы «Икътисади искәرمәләр»дә шулай ук безнең тирәләрдә имән агачлары үскәнлеге әйтелә. Казан губернасының 1729 елгы картасында Казан өязе Ногай юлында, Галич, Арча, Алат, Жәри даругаларындагы кебек үк, имән урманнарының күп булуы күрсәтелә [14, б. 70]. Төрмән шәһәрлеге (хәзерге Әлмәт районының Богородское авылы) тирәсендә дә имән урманнары шаулаган. 1800 елларда да Березовка (Березовая грива) авылы тирәләре – тоташ урман. Димәк, безнең якларда да эшкә ярардай агачлар әле ул заманда мул үскән! Эңә шул бер ярым, ике аршын калыңлыктагы бүрәнәләрне махсус шугыч табаннарга салып, һәр бүрәнәгә 20–30 ар ат жигеп, обоз итеп тарттырганнар. Камага барышлы авылларда фатирга төшеп, төн чыкканнар. Бүрәнәләр кыркапка тышында калдырылган. Лашман старостасы, кояш чыкканчы ук атлар белән бүрәнәләрне тарттырып киткәндә:

– Куалый киттек, лашман! – дип, эшчеләрне «уяткан» [15, с. 259–260].

Жыеп кына әйткәндә, искиткеч авыр, нужалы, хәвефле хезмәт булган ул... Үзезнең яктагы агачларны кисеп бетерә язгач, акрынлап ерак төбәкләргә күченгәннәр. Шулай чит-якларга китеп, кышкы сезонда 40 шар көн эшләп кайта торган булган бабаларыбыз (хәзер вахтада йөрүчеләр сыман). 1827 елны Түбән Абдул волостеның 11 атлы лашманчысы авылларына иртәрәк кайтып төшә. Аларны комиссионер Есипов Түбән Абдулдан жыеп үзе алып киткән булган. Андый-мондый сорашу була калса дип, ахры, егетләрнең кулында комиссионер Есипов имзасы салынган язу да бар! Ул язуда аларның үзара кемнең кемгә ат биргәне-алганы, кем өчендер икенче берәүнең барып эшлэгәне әйтелгән була (безнең авылдан Габделлатыйф Әбүзәров телгә алынган). Алай да Низовой округ идарәсе кызыксына: өстә телгә алынган 11 атлы лашманчы, гомумән, эштә булган-

Кыямов И.Ә. Минзәлә өязенә караган Кара Чишмә исемле
лашман авылы тарихыннан

мы? Аларга үзара кулалмаш эшлэргә кем рөхсәт биргән? Ничә сумга һ.б. Өнә шул шартлар хақында күчөрмә сорап, Есипов ярдәмчесенә жибергәннәр.

Лашманчыларга нисбәтле янә бер суд эшенә ТР Милли архивында юлыктым. Минәй Күчөмов жан башыннан 12 тиен акчаны артыгын жыйды дип, 1828 елны авыл халкы гаделлек эзли. Түбән Абдул лашманчылар волостеннан кораб урманнары ташуга ул елны 30 кеше билгеләнгән була. Кара Чишмәдән, һәркайсына 70 сум исәбе белән, 6 ярым кеше (6 ½) туры килә. Шуны искә алып, голова Монасийп Солтанов, авыл старшинасы Минәй Күчөмов һәм десятниклар Зәйнулла Халитов, Вәлит Вәлишин, Минәй Габдрахимов, Исмәгыйль Шәмиевләр авылдагы 232 тере жанның һәрберсеннән 2 сум 12 тиен жыеп алалар. Барлыгы – 491 сум 84 тиен. Шушыннан теге лашманчы «алты ярым» кешенең һәрберсенә 70 шәр тәңкә бирелгән. Жәмгысе – 455 сум. Калган 36 сум 84 тиенне старшина Күчөмов тапшырмаган. Сорашу барышында ул моны инкяр итми. «Бу акчаларны авылдашлар миңа еллык хезмәтем өчен жалованье итеп калдырып, дип белдем», – ди. Халык исә, ул акчалар – мирнеке, шунда торып торсын әле, дип үтенә. Суд халык фикеренә колак сала. Күчөмовтан әлеге 36 сум 84 тиенне, расписка яздырып, кире алырга хәл кылына. 1829 ел февралендә бу вакыйганың дәвамын очратабыз. «Следовало б взыскать с татарина Миняя Кучумова положенные сим (Мензелинским – *И.К.*) судом к взысканию с него во удовольствие жителей деньги 36 рублей 84 копейки. Но оный Кучумов находится в Уфимском уезде в конных лашманах для вывозки корабельных лесов, когда обратится с той работы по разрушению зимнего пути о взыскании их, как скоро он возвратится в жителство, к удовлетворению жителей предложено заседателю Пироговскому» [16, б. 213]. Күргәнебезчә, авылдаш бабайларыбыз Уфа якларында да урман ташып чиләнгән икән!

Лашманнар сотнигы Камалетдин Шәфиев 1837 елның 10 декабренә тирә-күрше авыллардан 26 кешелек атлы лашманчылар наряды белән Вятка губернасы Сарапул өязе Нечкино пристаненә барып житәргә тиеш була. Авылдан староста туплап жиберә, эш урынында

Кыямов И.Ә. Минзәлә өязенә караган Кара Чишмә исемле
лашман авылы тарихыннан

инде комиссионер эшлэтә. Безнекеләрне Нечкинода 9 нчы класслы комиссионер Андреев көтеп торган. Низовой округ идарәсе, кораб урманнары департаменты рөхсәте белән, Камалетдинне сонга калуда гаепләп, казематка ябуны Оренбург губерна идарәсеннән сорый. Камалетдинне кулга алалар, суд юлында йөртәләр. 1839 елда Түбән Абдул лашман волосте башында торган голова белән писарьдән сорау алына: Камалетдин житәкчелегендәге атлылар төркеменә болар тарафыннан кайсы елның кайсы аенда урман ташу өчен наряд бирелгән булган? Тиешле урынга нинди маршрут белән барып житәргә бое-рылган? (Маршрут копиясе сакланса, кушып жибәрергә). Камалетдин кайчан чыгарып жибәрелгән? Сарапул өязенең Нечкино авылына кадәр ничә чакрым? Ул чактагы волость башлыгы Ишмөхәммәт Бик-кинин күрсәтүенчә, Низовой округ идарәсеннән боезык килүгә, ул урман ташырга әзерләнгән 26 кешелек төркемне, араларыннан сайланган сотник – Кара Чишмә кешесе К.Шәфиев житәкчелегендә, жыелу урыны Нечкинога озата. Ләкин идарәдән маршрут жибәрелмәгәнлектән, Түбән Абдулдан Нечкинога кадәр күпме чакрым икәнән әйтә алмыйм, ди. 1840 елның мартында Минзәлә гражданнар идарәсеннән Шәфиев хакында белешмә сорыйлар, моңарчы хөкем ителгәнә булмаганмы, дип кызыксыналар. Шәфиевнең өендә тентү үткәреп, нәтижәсен судка тапшырырга кушыла. Камалетдин әйтүенчә, 1837 елның 4 декабре жомга көнөндә голова белән писарь аңа бер конверт һәм бер төргәк акча тапшырган. Алар 12 се көнне иртән Нечкинога барып житеп, комиссионерга күренгәннәр. Икенче көнне эшкә жибәрелгәннәр. Барулары исә болайрак булган: беренче көнне, 25 чакрым үтеп, Батрас авылына житкәннәр. 2 нче көнне 35 чакрымдагы Зәйгә житкәннәр, анда фураж алу сәбәпле, икене кунганнар. 5 нче көнне – Баграш авылына, 6 нчысында – Келәтлөгә, 7 нче көнне – Чирмеш Каракуленә, аннары – билгесез авылга, шуннан соң Ермак авылына тукталып, Рамазан гаеде уңаеннан 2 не кунгач, Нечкинога барып ирешкәннәр. Шәфиевнең иптәшләре дә шуны раслай. Әмма судта Камалетдин беренче күрсәтмәләрен үзгәртеп, лашманнарны карауга тотылырга тиешле акча белән конвертны декабрьнең 2 сендә алып, 3 се көнне юлга кузгалдык, беркайда да

Кыямов И.Ә. Минзәлә өязенә караган Кара Чишмә исемле
лашман авылы тарихыннан

кунмыйча, 14 нче числода урында идек инде, ди. Низовой корабельный округка (Казанга) бу хәлне белгертеп, 1837 елның кайсы аенда, кайсы көнне 25 кеше белән Камалетдиннең Вятка губернасындагы Сарапул өязе Нечкино авылына барып житкәнме-юкмы икәнлеге хакында белешмә соратыла. Идарә биргән белешмәдә исә, әлеге атлы лашманнарның тиешле урынга 18 декабрьдә генә барып житкәнлеге язылган була. Чыгып китү һәм барып житү вакытын да Камалетдин дәрәс күрсәтми. Болардан аңлашылганча, ул юлда баруны озакка сузган, вакытны эрәмгә уздырган. Димәк, өстенә алган бурычларны үтәмәгән, дип таба суд. Законнар жыентыгының 1417 маддәсе нигезендә, земство судының десятскийлары аркылы аңа 20 таяк суктырырга, яшәгән жирендә калдырырга һәм киләчәктә мондый эшкә базмасын дип, үзен дә, лашман волосте кешеләрен дә кисәтергә хәл ителә [17, б. 43–47].

Язманы төгәлләп шуны да өстим: 2017 елда күренекле житәкче, авылдашым, озак еллар Татарстанның авыл хужалыгы министры урынбасары булып эшләгән авыл хужалыгы фәннәре докторы Минсәгыйрь Нуретдиновның үтенече буенча аның әтисе ягыннан шәжәрәсен төзегән идем. Соңгы абзацта телгә алынган лашманчылар сотнигы Камалетдин Шәфи улы (Шәфиев), шул нәсел агачынан күренгәнчә, Минсәгыйрь Гайсә улының 5 нче буын бабасы Әмин белән бертуган булып чыга! Тарих безнең көннәрдә дәвам итә. Бу – аның асыл бер сыйфаты.

Чыганаclar һәм әдәбият

1. Татар халык ижаты. Риваятьләр һәм легендалар. Казан: ТКН, 1987. 368 б.
2. Материалы по татарской диалектологии: [Сб. ст.]. Вып. IV. Казань: Татар. кн. изд-во, 1978. 132 с.
3. ТР МА. Ф.385. Тасв. 1. Эш 74 (Правление низового округа корабельных лесов. 1822 г.).
4. ТР МА. Ф.385. Тасв. 1. Эш 554 (Список ведомости корабельными рощами, выданными и описанными по распоряжению упраздненного департамента Корабельных лесов в Казанской губернии).

Кыямов И.Ә. Минзәлә өязенә караган Кара Чишмә исеMLE
лашман авылы тарихыннан

5. ТР МА. Ф.385. Тасв. 1. Эш 163 (О представлении Департаменту заключения Правления по предмету проекта условий на попку у башкиров кораблестроительных лесов. 1849 г.).

6. Урманчеев Ф. Халык авазы: татар халык бәетләре тарихыннан очерклар. Казан: ТКН, 1974. 128 б.

7. БР МА. Ф.165. Тасв. 2. Эш 299 (Оренбург Казна палатасы).

8. РДХДФА. Ф.159. Тасв. 1. Эш 1510.

9. РДХДФА. Ф.159. Тасв. 1. Эш 24.

10. ТР МА. Ф.385. Тасв. 1. Эш 49 (Рапорт Нижнеабдуловской волости об избрании оным волостным правлением лашман в сторожи к выделяемым корабельным рощам. 1821 г.).

11. ТР МА. Ф.385. Тасв. 1. Эш 645 (Исходящий журнал 2-го стола лашманской части. 14 апреля 1851 г.).

12. ТР МА. Ф.385. Тасв. 1. Эш 248 (1835 г.).

13. РДБАА. Ф.1355. Тасв. 1. Эш 1879.

14. Долгова С. «Для разводу вновь карабельных лесов удобные места осмотреть» (Из истории охраны корабельных лесов в Казанском крае) // Гасырлар авазы – Эхо веков. 2004. № 2. С. 69–73.

15. Залесский В. Казанские лашманы // Русская старина. 1916. Вып. 8. С. 247–260.

16. ТР МА. Ф.1241. Тасв. 1. Эш 197 (1829 г., 13 февраля).

17. ТР МА. Ф.1241. Тасв. 1. Эш 569 (Журналы за 1840 г.).

Кыямов Илдар Әгъләметдин улы – журналист-төбәкче, «Бәллүр каләм» һәм Утыз Имәни исемендәге премияләр лауреаты (Казан шәһәре); e-mail: ildarfev@mail.ru

Кыямов Ильдәр Аглымутдинович – краевед, журналист, лауреат премий имени Утыз Имяни и «Бәллүр каләм» («Хрустальное перо») (г. Казань); e-mail: ildarfev@mail.ru

**Из истории образования и развития
лашманских населенных пунктов
Мамадышского района Республики Татарстан**

Статья посвящена истории поселений служилых и ясачных татар, приписанных к адмиралтейству, на территории современного Мамадышского района Республики Татарстан в XVIII в.

Ключевые слова: лашманы, служилые татары, ясачные татары, Зюрейская дорога, адмиралтейство.

Основная часть современного Мамадышского района РТ в административно-территориальном плане в XVIII в. входила в Зюрейскую дорогу Казанского уезда (ранее именовалась «Чувашской»). В ходе выполнения указа Петра I от 31 января 1718 г., определившего обязанность заготовки корабельного леса для нерусского служилого населения Российского государства, к адмиралтейству были приписаны служилые татары 16 деревень Зюрейской дороги [1, с. 211–212]. Из них в черте Мамадышского района оказались деревни Верхний Берсут (Югары Кыерлы), Верхний Арняш (Югары Эрнэш) и Верхняя Ошма (Югары Ушма).

Деревня *Верхний Берсут* известна с 1627 г., также в документах фиксировалась как Кирли (Крыли), была расположена на реке Берсут к западу от села Мамадыш [2]. Регион бассейна реки Берсут, составляя земли Предкамья, во времена Казанского ханства принадлежал ногайскому Чаллинскому княжеству с центрами в Бердыбякове Челнах и Жукотине [3]. После падения ханства территория чаллинцев составляла отдельную административную единицу – Ногайскую дорогу с перевозом одного берега Камы на другой, а в писцовой книге 1647 г. описана в Зюрейской дороге Казанского уезда. В середине XVII в. в Верхнем Берсуге располагалась вотчина служилого татарина Тлякея Карманова, двоюродного брата известного

Масагутов Р.Ф. Из истории образования и развития лашманских населенных пунктов Мамадышского района Республики Татарстан

тархана Килея Монашева [4, с. 26]. Часть служилых татар деревни в июле 1774 г. присоединилась к отряду сподвижника Е. Пугачева – полковнику Бахтияру Канкаеву [5, л. 134]. В деревне Верхний Берсут также проживали ясачные татары, приписанные к корабельной работе с 1752 г.

Деревня *Верхний Арняш* в документах фигурирует с 1619 г., второе название – Казаклар [2]. По переписной книге 1646 г. здесь находились поместья служилых татар Тохтарки, Тоишки и Тимейки Иванаевых, Уразаметки Борисовых [6, л.609об.], итого числилось пять помещичьих дворов. Русские фамилии указывают на то, что, скорее всего, предков перечисленных татар окрестили в начале XVII в., так как в I ревизии 1719 г. жители Арняша были написаны «служилыми новокрещенами» [7, л. 345].

Верхняя Ошма возникла, видимо, в первой половине XVII в. В писцовой книге 1647 г. указано: «За служилыми мурзами за Ишмаметем да за Доскеем Бакеевыми деревня Ошма на реке Ошме. Пашни паханые полосма длинника, двенатцать поперечников, в другом конце шестнатцать поперечников, а вровно иметца четырнатцать поперечников, итого сто пять десятин в поле, а в дву по тому ж» [8, с. 279]. Считается, что Верхняя Ошма была родовым гнездом потомков князя Байкея Джуашева, которого возводили к полулегендарному Кара беку [9, с. 97].

В целом введение лашманной повинности, наряду с политикой насильственной христианизации, было серьезным ударом для института служилых татар. С 1725 г. правительство поставило их на подушный оклад.

В 1752 г. к адмиралтейству была приписана и часть ясачных татар [1, с. 139]. Такая политика аргументировалась необходимостью пополнения уменьшившихся налогов вследствие освобождения Воронежской губернии от лашманного налога». Причем новокрещены были освобождены от лашманной повинности.

Масагутов Р.Ф. Из истории образования и развития лашманских населенных пунктов Мамадышского района Республики Татарстан

Среди ясачных деревень Мамадышского района с 1752 г. лашманскими стали деревни Вахитово¹, Малые Кирмени², Нижняя Ошма, Нижняя Сунь, Старый Кумазан³, Усали, Верхний Берсут, с 1754 г. – Сарбаш⁴, Шадчи⁵, Ямашево⁶, с 1761 г. – Большие Уськи⁷, Нижний Таканыш⁸ и Олуяз (Улуяз)⁹. Соответственно в документах население данных деревень стало фигурировать как «служилые татары».

¹ Деревня *Вахитово* в дореволюционных документах называлась Старым Горелым Ельником и свою историю ведет с начала XVIII в. Считается, что на месте деревни была расположена марийская деревня Большая Шия. Основными занятиями ясачных татар было земледелие, пчеловодство и скотоводство. Новое название деревня получила в 1924 г. в честь революционера Муллачура Вахитова [2].

² Село *Малые Кирмени (Кече Кирман)* известно с 1680 г. Название села связано с городищем Казанского ханства Кирменчук. По легенде, после битвы у Кирменчука и разгрома Казанского ханства сюда перебрались жители как самого городища, так и соседних деревень Тавели и Васильевой [2]. Изначально население было разнонародным: здесь жили татары, чуваша, марийцы. Позднее, последние растворились среди татар.

³ Деревни *Нижняя Ошма (Ушма), Нижняя Сунь, Старый Кумазан* также известны с 1680 г. [2].

⁴ Деревня *Сарбаш (Турки)* также известна с 1680 г. [2].

⁵ Село *Шадчи* основано в конце XVII в. Население его занималось земледелием, разведением скота, лыко-мочальным промыслом [2].

⁶ Деревня *Ямашево* была образована в середине XVIII в. переселенцами из села Старый Горелый Ельник (современная деревня Вахитово) и изначально называлась новопоселенный Горелый Ельник Студеного Ключа. Причиной переселения были выгодные плодородные земли для развития скотоводства. Поселенцы получили разрешение у старосты Максима и в знак уважения к нему стали называть свою деревню Старый Максим. В 1924 г. деревня в очередной раз получила новое название – Ямашево [2].

⁷ *Большие Уськи (Олы Ускебаш)* известно с периода Казанского ханства. Жители деревни занимались земледелием, разведением скота, рогожным промыслом, изготовлением кулей и лаптей [2].

⁸ Село *Нижний Таканыш* в архивных документах дореволюционного периода именовалось Старым Ошланом, известно с 1680 г. [2].

⁹ *Олуяз* впервые зафиксировано в переписи 1710–1711 гг. как Большое Поле. Также использовалось название Улуяз [2].

Масагутов Р.Ф. Из истории образования и развития лашманских населенных пунктов Мамадышского района Республики Татарстан

В отличие от служило-татарских деревень ясачные деревни Мамадышского района, приписанные к адмиралтейству, возникли позднее. Если первые, как правило, возникали на месте поместий служилых татар, то последние образовывались вследствие переселения татар с западных частей Казанского уезда, вызванного активной русской колонизацией.

Таблица 1

**Динамика численности жителей лашманских селений
в 1716–1782 гг. [10; 11; 12; 13; 14]**

Название деревни	Число душ мужского пола			
	1716 г.	1747 г.	1762 г.	1782 г.
Верхний Берсут	4 (служилые татары), 15 (ясачные татары)	5 (служилые татары), 71 (ясачные татары)	97	98
Верхний Арняш	11	–	–	–
Верхняя Ошма	13	41	75	75
Старый Горелый Ельник (Вахитово)	29	66	77	75
Малые Кирмени	49	68	127	127
Нижняя Ошма	46	228	305	305
Нижняя Сунь	34	123	104	122
Старый Кумазан	75	146	163	165
Шадчи	–	90	63	64
Горелый Ельник Студеный Ключ новопоселенный (Ямашево)	–	22	9	10
Большие Уськи	28	106	106	106
Старый Ошлан (Нижний Таканыш)	14	106	114	–
Улуяз (Олуяз)	19	82	107	107

Масагутов Р.Ф. Из истории образования и развития лашманских населенных пунктов Мамадышского района Республики Татарстан

Введение лашманной повинности для ясачных татар namного усугубило их положение. Непосильная работа на заготовке леса вкупе с налоговыми поборами и жестокой эксплуатацией на других казенных работах приводили к разорению отдельных семей, а иногда и целых селений. В одной из ведомостей Казанского наместничества тех лет о деревнях Арбаш и Ошма говорилось: «Жители этих деревень живут по разным деревням в работах... Из-за такого разорения не только не могут платить подушную подать, но и себя, кроме мирского подаяния пропитать не могут». В качестве подтверждения убыли населения можно рассмотреть демографию указанных населенных пунктов (см. таблицу 1). Так, за двадцать лет, с 1762 г. по 1782 г., численность населения практически не увеличилась.

Тяжелые условия жизни способствовали вовлечению жителей лашманских деревень в антиправительственные выступления. Во время восстания Е. Пугачева Мамадышский край был одним из серьезных очагов сопротивления властям. Местное население активно пополняло отряды «пугачевца» Бахтияра Канкаева.

Источники и литература

1. Файзрахманов И.З. История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.). Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ; Изд-во «Яз», 2014. 264 с.
2. Татарская энциклопедия. Институт татарской энциклопедии. [Электронный ресурс] URL: <http://www.ite.antat.ru/articles/> (дата обращения: 18.09.2018).
3. Глухов М.С. На линии огня. [Электронный ресурс] URL: <http://kitap.net.ru/gluhov/1.php> (дата обращения: 18.09.2018).
4. Денисов Д.Н. История заселения и этнокультурное развитие татар Оренбургского края (XVIII – начало XX в.). Оренбург: Издательский центр ОГАУ, 2006. 190 с.
5. РГАДА. Ф.6. Оп.1. Д.416. Ч.П.
6. РГАДА. Ф.1209. Оп.1. Д.6445.
7. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1122.
8. Писцовая книга Казанского уезда 1647–1656 годов: Публикация текста. М.: Институт Российской истории РАН, 2001. 541 с.

Масагутов Р.Ф. Из истории образования и развития лашманских населенных пунктов Мамадышского района Республики Татарстан

9. Салихов Р.Р. Служилая Ура: рождение татарского капитализма. Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2015. 280 с.

10. РГАДА. Ф.350. Оп.1. Д.152.

11. РГАДА. Ф.350. Оп.1. Д.153.

12. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1142.

13. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1143.

14. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1208.

Масагутов Руслан Фанисович – член Всетатарского общества краеведов при Исполкоме Всемирного конгресса татар (г. Уфа); e-mail: medgarant-ooo@yandex.ru

О состоянии Каспийско-Волжского судоходства в первой половине XVIII века

Каспийско-Волжский морской путь занимал важное место в жизни России и других прикаспийских стран, включая и Азербайджан. Однако в первой половине XVIII в. состояние судоходства на этом пути было неудовлетворительным, российские суда были либо старыми, либо поврежденными. Мореплаватели же Азербайджана и других восточных стран плавали на старинных гребневых судах и лодках.

Петр I придавал большое значение торговле с прикаспийскими странами и поэтому принимал меры для развития Каспийско-Волжского судоходства, после же его смерти внимание к этому вопросу немного ослабло.

Пришедший к власти в 30-е гг. XVIII в. в Сефевидском государстве Надир шах Афшар предпринимал меры по развитию Каспийского судоходства, а также старался создать свой собственный военный флот. Только его смерть положила конец этому делу.

Ключевые слова: каспийская торговля, судоходство, Петр I, Надир шах Афшар.

Каспийско-Волжский морской путь занимал важное место в жизни Азербайджана и других прикаспийских стран, включая Россию. Здесь плавали маленькие парусные суда азербайджанских и гиянских жителей, которые назывались киржими, а также гребневые лодки – сандалы. В Каспийско-Волжском судоходстве ведущей страной была Россия. Она имела сравнительно лучшие корабли – бусы, боты и полубусы. Европейский путешественник Корнелий де Брюсин (Бруин) рассказывал, что по Каспийскому морю плавали в основном русские и турки (азербайджанцы – *Т.М.*) [1, с.33].

Пришедший к власти в конце XVII в. Петр I придавал большое значение развитию судоходства в Каспийском море, которое в результате восстания Степана Разина (1667–1671) впало в «зачаточное состояние» [2, с.1].

Неслучайно, что еще не укрепившись на побережье Балтийского моря, Петр I отдал распоряжение построить канал, соединяющий

Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства
в первой половине XVIII века

Балтийское море с Каспийским [1, с.37]. В 1703 г. были прорыты каналы, названные Вышневолоцкой системой, обеспечивающие водное сообщение между этими морями [3, с.163].

Астраханский губернатор А.П. Волынский жаловался, что из-за недостаточного количества судов и отсутствия корабельных мастеров приходилось плавать на таких старинных судах, как бусы. Другие же суда, лучшей конструкции, построенные голландскими мастерами, обветшали [4, с.78; 5, с.69].

Шкоуты казанской работы не отличались прочностью и были «на парусах зело тяжелые», некоторые же поизносились и требовали ремонта, но ремонтировать было некому, так как не было мастеров [1, с.37].

К концу второго десятилетия XVIII в. бусы стали заменяться более усовершенствованными судами. В 1717 г. Петр I издал указ о построении 15 тялок для перевозки товаров и людей из Астрахани в восточные страны и обратно [6, с.71]

В 1719 г. перевозкой частных грузов были заняты 9 тялок и 6 шкоутов. Количество судов было явно недостаточно [1, с.37–39]. Тарифы за провоз грузов были очень высокие: с ценных товаров, от Баку до Астрахани, брали по 20 алтын с пуда, с неценных – по 10 алтын. Кроме того, капитаны судов брали еще с купцов разные незаконные сборы. Примечательно, за допущенные злоупотребления в 1721 г. капитан Гентель и все служители Каспийской морской флотилии были отчислены со службы [1, с.37–39].

Когда в 1716 г. А.П. Волынский был отправлен посланником к сефевидскому двору, помимо других задач, ему было также поручено разведать, какие реки впадают в Каспийское море и до каких мест можно по ним доплыть судами; есть ли реки, берущие начало в Индии и впадающие в Каспийское море; есть ли на Каспийском море и пристанях иранские суда [7, л.46].

В мае в 1719 г. для изучения западных берегов Каспийского моря была направлена экспедиция под начальством капитан-лейтенанта Карла фон Вердена и лейтенанта Федора Соймонова. Они уделили особое внимание Дербенту, Князябаду, Баку и устью Куры [8, с.38, 48–49]. Составив карту Каспийского моря, Верден и Соймонов представили ее Петру I. Так как на этой карте были показаны только западные и южные берега Каспийского моря, то ее по

Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства
в первой половине XVIII века

указанию Петра дополнили сведениями о восточных и северных берегах, собранными князем Бековичем-Черкасским и поручиком Кожиным. Полученная таким образом карта была послана в Парижскую Академию наук [8, с.53–54].

Следует отметить, что Волжско-Каспийский путь играл важную роль в подготовке и проведении военных мероприятий России. Так, в конце 1722 г. военно-морская экспедиция под командованием полковника Шипова заняла город Решт в Гиляне. Или, когда сухопутный поход императора в 1722 г. прервался, не достигнув цели, Петр I на обратном пути, находясь в Астрахани, поручил генерал-майору М.Матюшкину весной сразу же после таяния льда с пятью судами под командованием фон Вердена и 20 бусами подплыть к Баку и, не дожидаясь судов из Казани, постараться завоевать этот город [9, с.602].

К весне 1723 г. в Астрахани была уже подготовлена экспедиция для отплытия в Баку. Петр I торопил М.Матюшкина: «Получена ведомость из Грузии, что турки оных уже принудили в подданство и паша идет к Шемахе, зело опасно, что не захватил Баку, поспешай как возможно» [9, с.602].

20 июня 1723 г. русский флот вышел из Астрахани, 6 июля передовые суда, эскадры бросили якорь в Бакинском заливе [10, с.58–61]. Бакинский гарнизон сделал безуспешную попытку отбиться. Тогда город подвергся артиллерийскому обстрелу судов. Осознав безвыходность своего положения, гарнизон сдался, и 28 июля русские войска вошли в Баку [12, с.737–739].

В 1739 г. агенты английской «Русской компании» Джон Эльтон и М.Грем получили право на свободную торговлю на территории крепости, рассчитанной на гарнизон из 300 солдат, чтобы исключить возможность захвата этой местности османскими войсками. Впоследствии планировалось превратить эту крепость в крупный центр, через который осуществлялась бы торговля с грузинами и армянами, для налаживания чего намечалось использовать р.Куру [9, с.606–607].

23 октября 1725 г. Верховный тайный совет постановил для постройки указанной крепости в устье р.Куры направить инженера, генерал-майора Дебриньи (де-Бриньи), поручив ему также составить карты прилегающих берегов Каспийского моря [11, л.13]. Дебриньи поручалось, взяв с собой инженеров и проводников, подробно описать и сделать чертежи всех крепостей и гаваней, а также

Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства
в первой половине XVIII века

крупных рек, впадавших в Каспийское море [13, л.92]. Дебрины должен был составить по два чертежа каждой планируемой крепости и поручить местным командирам начать строительство по этим чертежам. Рекомендовалось использовать при этом местные материалы, поскольку из-за дальности расстояния, везти их из России было невыгодно [13, л.92–93].

В октябре 1726 г. началось строительство крепости в устье р.Куры [14, л.284]. Видимо, уже в 1727 г. крепость была в основном готова, так же в это время в ней размещались три полка солдат. Однако из-за «нездорового климата» в том же году много солдат умерло, и в 1728 г. генералу Румянцеву было приказано оставить в устье р.Куры небольшой отряд под командованием капитана Козлова, а остальных солдат перевести в Астару [14, л.21об.]. Придя к заключению, что из-за неблагоприятного климата строить большой город в устье р.Куры нецелесообразно, русское правительство снова обратило свое внимание на Баку.

С 30-х гг. XVIII в. в каспийском бассейне наблюдалась активность англичан. Согласно восьмой статье англо-русского торгового договора 1734 г., англичане получили право транзитной торговли с прикаспийскими странами через территорию России с уплатой 3-х процентной таможенной пошлины. Важно отметить, что в 1739 г. агентам английской «Русской компании» Джону Эльтону и М.Грему была разрешена свободная торговля на всей территории государства Надир шаха Афшара. Англичане с разрешения русского правительства построили в Казани два корабля.

Ведя длительные и изнурительные военные кампании в Дагестане, Надир шах нуждался в кораблях для перевозки хлеба и провианта из городов государства по морю для своей армии в Дагестане. Сначала он обратился к русским властям с просьбой предоставить ему корабли, но получил отказ. Поэтому Надир-шах решил создать свой собственный флот на Каспийском море.

Летом 1742 г. англичане, заинтересованные в ослаблении позиции России на Каспии, предложили Надир-шаху свои суда для переброски продовольствия с юга на север по Каспийскому морю. В сентябре 1742 г. русский консул в Иране С.Арапов сообщал, что Дж. Эльтон подрядился возить «шахство пшено» в Дербент на своем судне [15, л.72–73].

Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства
в первой половине XVIII века

Английская «Русская компания» развернула свою торговлю в прикаспийских областях Азербайджана и Ирана, и английские суда плавали на Каспии. Русский переводчик В.Братищев, заменивший умершего резидента И.Калушкина, 18 декабря 1742 г. сообщил, что Дж. Эльтон, прибыв в Дербент на своем судне, на котором по найму из Решта в Дербент перевозил продовольствие и припасы, предложил шаху свои услуги при переброске шахских войск к русским берегам в случае войны с Россией [15, л.68–69об.].

Надир шах желал завести свой флот на Каспии и пытался организовать судостроение с помощью беглых русских казаков, музур (по-видимому, от слово музур, т.е. наемный – *Т.М.*), матросов и т.п. В донесениях русского консула неоднократно сообщалось о строительстве судов беглыми русскими музурами на южных берегах Каспия. Пытаясь помешать строительству шахского флота, русское правительство неоднократно направляло указы своему консулу, требуя возвращения беглых музур в Россию [16, л.26].

И.Калушкин 12 июня 1740 г. сообщал, что русскими музурами в Мазандаране построено два больших судна и три поменьше, но они не были пригодны к плаванию, так как протекали [17, л.68]. Шах сменил командиров судостроения и уделял большое внимание этому делу [18, л.439]. Он даже приказал в Энзели построить слободу для морских служителей [18, л.538 об.].

Существование шахского флота на Каспии уже ограничивало возможности России в Прикаспийском регионе, в Южном Кавказе, и поэтому Россия не могла оставаться равнодушной к этому вопросу [19, с.70].

Это учитывали и англичане. Неслучайно англичане прислали к шахскому государству морского офицера. Прибывший ко двору Джон Эльтон сразу же предложил шаху свои услуги в деле строительства флота. В.Братищев в январе 1743 г. писал: «Шах известного англичанина Элтона на основании поданного от него ему шаху доношения с представлением услуг своих пред себя призывал, при котором случае он Элтон обязался морскую службу всеусердно ему шаху показывать, строение судов на себя берет, якобы мореплавание персиян в достатке обучать постарается и так шах намерен его Элтона морским главным командиром учинить» [20, л.4 об.].

Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства
в первой половине XVIII века

Шах назначил Эльтона главой судостроения. Поступив на службу к шаху, Дж. Эльтон взял мусульманское имя Джамал бей [19, с.77]. Он обещал шаху не только построить суда, но и обучить туземцев мореплаванию [14, л.230].

Строительство шахом военного флота послужило Эльтону поводом для контрабандного ввоза в Иран вооружения [19, с.80]. Консул С.Арапов сообщал, что Эльтон по взятому себе обязательству перед шахом выбрал удобное место в Лангеруде и обещал шаху построить два судна в течение трех лет, каждый длиной в тридцать четыре аршина [19, с.76; 20, л.14]. Эльтон очень надеялся на трех английских плотников, которые находились в то время в Астрахани. В связи с этим В.Братищев предлагал не выпускать из Астрахани ни судовых снастей, ни англичан-судостроителей [21, л.39].

В октябре 1743 г. С.Арапов доносил В.Татищеву, что Эльтон объехал на своем корабле все южное побережье Каспийского моря в поисках годного для кораблестроения леса, обнаруженного им в Мазандаране [20, л.33–33 об.]. Эльтон нашел хороший лесоматериал в Гиляне и соседних провинциях. В Мазандаране было железо, но у них не было форм якорей, и он вынужден был искать якоря, которые русские в течение последних лет потеряли на побережье. Канаты делали из хлопка. Не хватало только плотников, работал всего один плотник, англичанин, и несколько индийцев и беглых русских [19, с.82–83].

Эльтон построил верфи в Лангеруде и Лахиджане.

В донесении от 19 июня 1744 г. И.Бакунин известил, что Эльтон заложил 1 мая 1744 г. большой 20-пушечный корабль, и он строился под руководством корабельного мастера А.Бауга [20, л.350об.–351]. А в сентябре того же 1744 г. В.Братищев сообщал, что Эльтон заложил до четырех, а по другим сведениям до семи, больших судов [22, л.350об.–351]. Несмотря на все старания русских властей не пропустить в Иран ни специалистов, ни судовых снастей, строительство шахского флота шло успешно. 10 января 1745 г. первый большой, хорошо оснащенный 20-пушечный корабль был спущен на воду в Лангеруде и отправлен в Дербент. В это время в строительстве шахского флота было занято до 700 человек: кузнецов, столяров, плотников, лесорубов и др. [20, л.77–78об.].

В феврале было получено известие о том, что в Лангеруде были построены два новых бота, а в местечке Хасанкенд заложены два

Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства
в первой половине XVIII века

новых судна. В море к спуску был готов и второй шахский корабль, на котором предполагалось разместить 25 пушек [20, л.77–78об.].

По сообщению врача русского посольства И.Я. Лерха (1747–1748 гг.), он видел у Дербента шахский фрегат, построенный Эльтоном в Лангеруде. По словам Лерха, к этому времени Дж. Эльтоном было построено два фрегата и четыре маленьких судна, которые уже плавали, а вновь заложенные четыре большие и другие суда были еще на стапеле [23, с.53–54]. Шах произвел Эльтона в адмиралы и назначил ему 6000 руб. жалованья, обер-адмиралом флота и главным начальником судостроения был Мирза Мухаммед хан Бакинский [23, с.53–54].

Деятельность англичан на Каспии нанесла огромный ущерб российской торговле, поскольку русский торговый капитал был слабым, а русские товары неконкурентоспособными. Поэтому русское правительство начало притеснять английскую компанию. Мастерам, проезжавшим через Россию в государство Надир шаха, не давали паспортов. Из Петербурга астраханскому губернатору В.Н. Татищеву приказали помешать отъезду английских мастеров в Иран, не пропускать якорей, канаты, паруса, смолы, канифаса, бязи и других товаров, нужных для кузнечного дела.

Для того чтобы защититься от российских властей, Эльтон перешел на службу к шаху.

Сэр Пери Сайкс отмечал, что Надир был первым шахом, который понял необходимость морского флота [24, с.393]. Священник Базен писал: «Надир шах, услышав что европейцы сильны, начал искать источники этой силы. Покупка им кораблей у англичан, заложение основ судостроения говорили о его будущих планах. Инициатива создания судостроительной промышленности встретила трудности. Несмотря на то, что там не имелось древесины и приходилось перевозить с 900-километровой дальности, он продолжил эту работу» [25, с.829–830].

Когда резидент России при шахском дворе И.Калушкин 6 декабря 1741 г. известил Надир шаха о приходе к власти Елизаветы Петровны, шах обрадовался и попросил, чтобы Россия передала ему в долг 10 кораблей с целью использовать часть из них против дагестанских бунтовщиков, а некоторых – для перевозки товаров из Астрахани. Калушкин сообщал своему правительству об этом желании

Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства
в первой половине XVIII века

шаха, выразив опасения, что в таком случае Надир шах не вернет кораблей, поскольку имеет желание создать сильный морской флот. Поэтому просьба шаха была отклонена [26, с.204].

Летом 1741 г. английский морской капитан Джон Эльтон установил связи с представителями шахской власти. В то время Эльтон занимался перевозкой английских товаров из Казани в Астрахань, одновременно ходил и в Энзели. Однажды, когда с английского корабля были разгружены товары, судно перешло в распоряжение шахских властей. На этом корабле два раза перевозили рис в Дербент. Это событие обострило отношения между русским правительством и английской «Русской компанией». Русские стали плохо обходиться с Эльтоном и Вудфордом [26, с.205–206]. После убийства Надир шаха в результате дворцового заговора дело по созданию шахского флота было приостановлено.

21 августа 1748 г. в Коллегии иностранных дел был созван совет для обсуждения «персидских дел». Совет постановил: «Воспользоваться... смертью шаха для искоренения корабельного строения, заведенного Элтоном. Для этого предписать находящемуся в Гиляни резиденту Черкасову подговорить из бунтовщиков или других персиян, чтоб сожгли все корабли, построенные или еще строящиеся, сжечь также заведенные там адмиралтейство, амбары, парусные и прочие фабрики и инструменты, что можно будет, то бы все сожгли». В решении совета указывалось, приказать капитанам русских судов, плавающих на Каспии, чтобы они тайно попытались сжечь местные суда, а Дж. Эльтона схватили и отослали в Астрахань [27].

К июню 1749 г. у Эльтона осталось лишь одно судно, а прочие, заложенные в прошлые годы суда, все сгнили, и дальнейшее судостроение было невозможно из-за отсутствия людей и средств [28, л.26 об., 497–498].

В июне 1749 г. дом Эльтона в Реште разграбили, и после этого и из-за волнений в Реште Эльтон переехал на Абшерон. Эльтону удалось сохранить несколько судов, которых он держал у абшеронских берегов. И.Лерх сообщал, что они видели около Баку 18-пушечный шахский фрегат, построенный Эльтоном [23, с.111].

По-видимому, Эльтон надеялся переждать здесь время смут и беспорядков. Однако между ним и объявившим себя независимым правителем Мирза Мухаммед ханом Бакинским сложились непростые, на-

Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства
в первой половине XVIII века

пряженные отношения. Хан хотел заполучить себе хотя бы один корабль Эльтона, но Эльтон не уступил. Мирза Мухаммед хан просил астраханского губернатора И.А. Брылкина прислать три судна для поимки Эльтона, или приказать капитанам русских судов, плавающих у азербайджанских берегов, поймать Эльтона [28, л.26–26об.].

Но русское правительство, не доверявшее хану, отказалось воспользоваться его услугой для уничтожения Эльтона и его кораблей.

В 1751 г. русское правительство отправило специальную экспедицию для уничтожения кораблей, оставшихся от шахского флота. Русские нашли два корабля в устье р. Сефид-руд, и они были сожжены [29, с.33].

Эльтон был убит весной 1751 г. в Гиляне, а верфь была уничтожена мазандаранским Хасан ханом [29, с.34–35].

Источники и литература

1. Штылько А. Волжско-Каспийское судоходство в старину. СПб.: Типо-лит. Р.Голике, 1896. 75 с.

2. Корнелий де Брюсин (Бруин). Извлечения из путешествий // Научный архив Института истории НАНА, инв. 480.

3. Соловьев С.М. Петр Великий на Каспийском море // Вестник Европы. 1868. №23. С.163–202.

4. Кафенгауз Б.Б. Внешняя политика России при Петре I. М.: Госполитиздат, 1942. 86, [2] с.

5. Лысцов В.П. Персидский поход Петра I. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1951. 247 с.

6. Чулков М.Д. Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах: От древних времен до ныне настоящего и всех преимущественных узаконений по оной государя имп. Петра Великого и ныне благополучно царствующей государыни имп. Екатерины Великия. Т.2. Кн.2: Торговля через Каспийское море. СПб.: при Имп. Акад. наук, 1785. 90, 1–446, 449–626[=624] с.

7. РГАДА. Ф.77 (Сношения России с Персией, далее – СРП, 1715 г.). Д.1.

8. Соймонов Ф.И. Описание Каспийского моря и чиненных на оном Российских завоеваний, яко часть истории государя императора Петра Великого. СПб.: При Имп. Акад. наук, 1763. 380 с.

9. Комаров В.В. Персидская война 1722–1725: (Материалы для истории царствования Петра Великого). М.: Унив. тип. (Катков и К°), 1867. 68 с.

Мустафазаде Т.Т. О состоянии Каспийско-Волжского судоходства
в первой половине XVIII века

10. Алиев Ф.М. Антииранские выступления и борьба против турецкой оккупации в Азербайджане в первой половине XVIII в. Баку: Элм, 1975. 231 с.

11. АВП РФ. Ф.77 (СРП). Оп.1 (1725 г.). Д.16.

12. РГАДА. Ф. 9 (Кабинет Петра I). Отделение 2-е. Книга 63.

13. РГВИА. Ф.20. Оп.1/47. Д.11.

14. РГВИА. Ф.20. Оп.1/47. Д.19.

15. ГААО. Ф.394. Оп.1 (1743 г.). Д.871.

16. АВП РФ. Ф.77 (СРП). Оп.1 (1739 г.). Д.3.

17. АВП РФ. 1740 г. Д.8.

18. АВП РФ. 1741 г. Д.11.

19. Юнусова Л.И. Торговая экспансия Англии в бассейне Каспия в первой половине XVIII века. Баку: Элм, 1988. 158,[2] с.

20. АВП РФ. Ф.35 (Сношения России с Англией, далее – СРА). Оп.35 (1742–1746 гг.). Д.676.

21. ГААО. Ф.394. Оп.1 (1743 г.). Д.76.

22. АВП РФ. Ф.35 (СРА). Оп.1 (1744 г.). Д.4.

23. Лерх И.Я. Сведения о втором путешествии в Персии, совершенном в 1745–1747 гг. имп. росс. колл. советником Иоганом Якобом Лерхом / Пер. М.М. Абезгуз // Научный архив Института истории НАНА, инв. 473.

24. Sayks Peri. Tarixe Iran. T.2. Tehran, 1381. Хиджры шамси.

25. Xaterate tabib-e məxsus Nader // Əfrasiyabi B. Oqab-e kelat. Tehran 1374. Хиджры шамси.

26. Lockhart L. Nadir Shah. A Critical Study Based Mainly upon Contemporary Sources. London, 1938.

27. Соловьев С.М. История России с древнейших времен. Кн. 11. Т. 21–22. М.: Голос; Колокол-Пресс, 1999. 664 с.

28. ГААО. Ф.394. Оп.1 (декабрь 1750 – декабрь 1751 гг.). Д.1453.

29. Новые документы о сожжении персидских кораблей на Каспийском море в 1751 г. // Вестник Русского географического общества. Ч. 2. СПб., 1851. С.30–35.

Мустафазаде Тофиг Тейюб оглу – профессор, доктор исторических наук, заведующий отделом Всеобщей истории Института истории им. А.А. Бакиханова Национальной академии наук Азербайджана (г. Баку); e-mail: tofiq.mustafazade@mail.ru

Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

В данной статье на основе широкого круга архивных источников рассматривается участие татар в деятельности Казанского адмиралтейства. Показана роль особой категории – служилых татар, приписанных к адмиралтейству, их положение по отношению к ясачным татарам. В статье повествуется о службе выдающегося татарского просветителя Сагита Хальфина в должности переводчика татарского языка в Казанском адмиралтействе.

Ключевые слова: Казанское адмиралтейство, служилые татары, работники адмиралтейства, Сагит Хальфин.

Региональной спецификой Казанского адмиралтейства являлось наличие в составе его работников представителей коренных народов края. Татары представляли наибольшее их количество вслед за русскими работниками. По сведениям за 1832 г. (после закрытия адмиралтейства), татары среди бывших работников предприятия составляли 25,6% от их общего числа [1, с.69], причем некоторые из них состояли в штате нижних чинов служителей. В именном списке мастеровых и служащих Казанского адмиралтейства 1746 г. [2, л.307–316], наряду с русскими числятся татары: Баибка Янгачкин сын Янгачкин, Ивагеганда Савандеев сын Савандеев, Кали Пипарсов сын Пипарсов, Матрюк Маметев сын Маметев. Все вышеперечисленные лица входили в состав 1-й корабельной команды, числились работниками с 1740 г., с годовым денежным жалованием 12 рублей и хлебным: муки – 3 четверти; круп – 1,5 четверти. В составе плотников ластовых судов плотником 3 класса значился Илмурза Алмурзин сын Алмурзин (после крещения Василий Иванов сын Алмурзин), который состоял в службе с 1723 г. с годовым денежным жалованием 12 рублей и хлебным, аналогичным жалованию простых работников. Плотниками 3-го класса также были Биккулка Юнусов и Саюшка Мурадымов – оба состояли в службе с 1733 г.

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

Все служилые татары были приписаны к Казанскому адмиралтейству в качестве лашманов – заготовителей корабельного леса, однако в состав служителей адмиралтейства они не входили.

Представляет интерес борьба служилых татар казанских слобод за право заниматься торговлей. В результате подачи ряда челобитных вышел следующий сенатский указ 1763 г., адресованный Адмиралтейской коллегии:

«Минувшего августа 7 числа Ея Императорскому Величеству в Высочайшем Сенате присутствии, в поднесенном от Сената докладе написано: Казанской в Старой и Новой слободе служилые татары, сотники Ермак Аднагулов, Узьяла Атакаев и всех слобод служилые татары прошением объявлены. По покорении де под Российское державство Царства Казанского, предки их служили Государям царям, а потом и Государю Императору Петру Первому и были во многих походах и на баталиях, в том числе и в Персии. А между тем в 1718 году присланы они для заготовления ко флоту лесов к Казанскому адмиралтейству и положенные с них подушные деньги вменяются за оную нужнейшую работу их. Во 130 и во 162 годах казанские купцы, предков их привлекали в платеж вместе с ними тягла, но в том им отказано. В 7185 году сентября 4 дня от государя царя Федора Алексеевича дана оберегательная грамота с позволением вместо жалованья торговать им всякими товарами. Да после, в 7194 году и в 7206 года посланными в Казань грамотами подтверждено, тож по которым предки их торги производили беспрепятственно.

Но в 1724 и потом в 1742 годах, после бывшего большого в Казани пожара, Казанский магистрат и купечество в торгах их делали запрещение и не допускали до строения лавок. Однако по челобитью их татар, указом из высокого Сената и в силу онаго учиненным в Казанской губернии канцелярии определением велено им слободским татарам торговать по прежнему, и лавок строить не запрещать. А в марте месяце прошлого 1762-го казанские купцы, имевшие их татар вотчинные и казенные на гостинном дворе в других рядах лавки, всего двадцать девять с товарами и деньгами запечатали и к торгу их не допускали, как они слободские татары.

Лишась пожалованного предкам им торгового промысла, в котором все их жалование состоит, может придти в разорение их справ-

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

ность к службе. То проект о распечатании, и об отдаче им помянутых с товарами и деньгами лавок, по прежнему, и по бывшему в Казанской губернской канцелярии общему сказанному командиром Игнатьевым, и Казанским губернским магистратом рассуждении, Казанская адмиралтейская контора в Адмиралтейскую коллегияю представляла, дабы от таких чинимых Казанским магистратом и от купцов, слободским татарам неоднократных обидах и разорениях. В заступление их татар представил в правительствующий Сенат с требованием, чтобы оный магистрат и купцы им слободским татарам, выданными им от прежних Государей позволительными к торгу грамотами кои причитать должно за привилегии, впредь же такого самовольства чинить не отважились и чтобы торг производить им впредь не запрещали. Для того, запечатанным ныне от Казанского магистрата купцами их татар на гостином дворе и других рядах двадцать и десять лавок их, сколько есть с товарами и деньгами велено распечатать и до получения из Сената указу торговать им не запрещать. А Адмиралтейская коллегия Сенату представляла, что как помянутые служилые татары лета 26 апреля кои в недавние времена употребляемы были в военную службу, почему и впредь когда нужда требует готовым быть надобно во всякой исправности, тверже того с прочими иноверцами заготавливают для флота Каспийского Ея Императорского величества к службе, нужнейшие леса, они же и подушные деньги чего не заработают платят, а в уездах жалованных земель и никаких угодий не имеют. И по мнению оной коллегии, тем татарам произволение торгов позволить следует, как они за службы тем и здравы пожалованным грамотам и по указу высокого Сената.

По позволению и в купеческие службы принуждать не надлежит, ибо они и так службу исправляют даже и вящее нежели купцы, что предав в рассмотрение Сената требование о том, указ дан от Казанской губернской канцелярии по всем обстоятельствам того дела. Получено ж доношение, по напротив того, Казанской губернской магистрат представлял, дабы повелено бы после прописанных в том представленным уложенным пунктом и состоявшийся многих потом указов казанским слободским татарам купечество производить запретить, или записать их в казанское купечество. Ибо по уложенным пунктам крестьянам и прочих чинов людям, которые в

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар –
работников и служащих Казанского адмиралтейства

купечестве не состоят, торговые лавки и заводы иметь запрещено. Почему перечисленные слободские татары признаются не инако, как крестьяне и прочие разночинцы и подлежат в подушный оклад. И никакого преимущества перед другими не имеют, и в число купцов причитать их не можно. Буде же Правительствующий Сенат в казанское купечество их слободских татар записать и с определением тоб повелено было, как и свыше представлено торговать или запретить. И показанные запечатанные их товары тож поставши в незапечатании и где впредь усмотрены будут...

Заводы конфисковать, ибо они тем своим производимым торгом казанскому купечеству чинят великое в торгах помешательство и утеснение, от чего оное купечество пришло в крайнее разорение о чем оный магистрат как означенным так и после того присланным вместе доношением требует указу вышепомянутых грамот. Состоят следующего содержания:

1-я данная в 7194 году мая 22 дня в Казань боярину и воеводам князю Ивану Васильевичу Голицыну с товарищи, били челом великим государям казанские слободские служилые татары Аитка да Надырка Шигаевы, да Малметка Апакаев, да Ибраимка Ижбулатов, что исстари и от Казанского взятия, прадеды и деды, род их служили всякие верховые и ездовые полковые службы с князи и с мурзы и служилыми иноверцы и старосты конную службу. А после дедов и отцов своих служат они, а денежного годового жалованья и поденных кормов им не дано и поденных кормов им не достать, только де кормятся они торговыми своими промыслами меж службами. И сидят в своих оных и в наследных лавках, оные кормятся рукоделием своим и пошлины с товаров своих платят. И в прошлых в 191-м и 192-м годах били челом великим государям Казанские земские старосты, и посадские люди, прося их московскою волокитою не волочить и что б с торгового их промыслу тягло на них положить, либо посадских людей службы служить и в стрелецких деньгах помогать и дворовых их переписать и положить в тягло с промыслу их. Против их посадских людей и по указу Великих Государей посланы грамоты в Казань к боярам и воеводам велено ото указ учинить по уложению и по ново указным статьям. И боярин воевода князь Владимир Дмитриевич Долгорукий с товарищи, им земским старостам

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

указал словестно для того что всех Великих Государей указе и в соборном уложении, и в ново указных статьях про служилых татар не написано. Дальше земские старосты били челом им Великим Государям, чтобы в переписных книгах Казанских и в оных сызнова, чтоб переписать их татарские дворы. Взять к Москве в приказ Казанского дворца хотя их Московскою ж волокитою изволочить. А исстари от Казанского дворца с торговых промыслов тягла и на ямской двор и никаких податей с мурз и служивых татар не имывано и им Великим Государем пожалованной их за их многия службы повелено их земских старост и посадских людей челобитью поверить и с торгового промыслу и рукоделием тягла и оброку с них иметь. Послать им в Казань их Великих Государей грамоту, которую и велено по прежним их Великих Государей указам и по приговору бояр и воевод их татар оберегать по прежнему и Казанским посадским людям обид им татарам и женкам чинить не велеть. Что бы им татарам никакого утеснения не было и на ямской двор с них татар, которые объявят в службы и дворы под ними белые тягла им не велеть, потому что они Служилые люди адмиралтейской слободы. И торговать им указано всякий торгами вместо их государей денежного и хлебного жалованья и с тоих торгов и лавок и амбаров, со всяких торговых промыслов пошрины иметь по прежнему их Великих Государей указу и по новоустановленным торговым статьям.

В приказной их Великих Государей грамоте велеть с нее списать список, поставить в Казань в приказной палате впредь для ведома и оных бояр и воевод. А подлинную грамоту отдать челобитчикам Татарам с распискою.

2-я посланная в 7206 году того 15 от великого Государя Царя и великого князя Петра Алексеевича всея великия и малыя и белыя России самодержца в Казань окольничему и воеводам князь Петру Львову по челобитью служилого татарина Махметки Апакова. Как твоего великого государя грамота придет, ноне окольничий и воеводы с товарищи не велят служилого татарина Махметку Апакова и иных, которые в переписных книгах 188 года в посаде имеют и службы им с посадскими людьми служить, и промыслов их тягла платить, а которые написаны в посад, тем быть по преже в посаде. А промыслов своих и с торгов платить с тягло по его великого го-

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

сударя указу, а лишняго с них отнюдь не иметь. Ея Императорскому Величеству, Правительствующий Сенат представлял, что Сенат рассматривал выше писанные обстоятельства, прежде данных казанским слободским служилым татарам, от преждних великих государей в 7194 году мая 22 и в 7206 году июля 15 числа жалованных грамот. Рассуждая, что им слободским татарам после тех грамот, произведение в Казани торгов беспрепятственно иметь следует, как они уже тем платят за службы свои, вместо хлебного и денежного жалованья пользуясь. Не принуждать их в купеческую службы, ибо они в тех заготовках, с протчими иноверцами, для флота Ея Императорского Величества лесов. И впредь по востребовании нужды военную службу нести и во всяком к тому исправности состоять должны согласно чему и Адмиралтейская коллегия мнение свое представляла. А хотя Казанский губернский магистрат и доносил, что помянутые грамоты даны некоторым служилым татарам нечестно, и не на всевечное пользование, нахождение тех грамот само собою доказует, что оные следуют на всех служилых казанских слободских татар, которые в переписных книгах 188 года в посаде написаны, и потому их за разночинцев причитать и надлежит. И видимо, что Казанское купечество издревле в продолжении, им татарам торгов препятствовать покушаются и ныне возобновили. Тоже чего оному магистрату подтвердить, дабы им татарам в торгах помешать попыток отнюдь чинить не было однако ж. Чтобы они, Казанские служилые татары, в торгах поступали в сходственности с указами и торговым уставом. В том надлежащих местах иметь за ними крепкое смотрение и кроме их в Казань других приезжающих из уездов татар до таких торгов не допускать. И на вышеписанное, Правительствующий Сенат просил высочайшего Ея Императорского Величества указа и Ея Императорское Величество по выслушании того доклада на оном собственной рукою подписать соизволила – тако быть потому. И минувшего августа 31 дня по указу Ея Императорского Величества, Адмиралтейская коллегия определили об оном в Казанскую адмиралтейскую контору для ведома и надлежащего исполнения послать указ и Казанской адмиралтейской конторе учинить в том по ее Императорскому Величеству указу Сен-

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

тября 29 дня 1763 года. На подлинном подписали Алексей Набаев, коллежский бухгалтер Федор Черепанов» [3, л.1–4об.].

Согласно формулярным спискам служителей Казанского адмиралтейства за 1769 год, татары числились только в облащиках¹ или бортниках: «из рекрут магометанского закона... Мустафа Хладиямов: в службе 1749 года, в облащиках с 1763 года, полных лет 58, женат... Ибрам Уразаев: в службе 1751 года, в облащиках с 1751 года, полных лет 60, женат... Сеид Сеидов: в службе с 1753 года, в облащиках с 1753 года, полных лет 39, женат». У всех записано: «по усмотрению службу исправлял добропорядочно, к награждению последней их жалованию достойны» [5, л.16].

Однако, в связи с незнанием большинством татар русского языка, возникла необходимость введения должности штатного переводчика. Большой объем работы в некоторые годы заставлял увеличивать штат переводчиков до двух и даже до трех человек.

Согласно формуляру, в 1764 г. в Казанском адмиралтействе служили два переводчика. «Чины адмиралтейства – толмачи татарского звания:

Атбахайм Чингит сын Чингитов, в адмиралтействе с 1762 года, в нынешнем звании (толмача – *Ш.Н.*) с 1762 года, полных лет – 27. Из каких чинов взят в службу – из ясашных татар, грамоте читать и писать умеет.

Сагит Айтуганов сын Хальфин, в адмиралтействе с 1764 года, в нынешнем звании с 1764 года, полных лет – 39. Из каких чинов взят в службу – из ясашных татар, грамоте читать и писать умеет. Имеет в здешней слободе жительство» [5, л.110].

Сагит Хальфин оставил заметный след в истории Казанской адмиралтейской слободы второй половины XVIII в. Находясь в штате Казанской адмиралтейской конторы в качестве толмача, он составлял и переводил на русский язык лашманские челобитные, а также доводил до них распоряжения Адмиралтейской конторы. Представляют интерес переводы Сагитом Хальфиным на русский

¹ Облащики – специально обученные люди, которые производили поиск деревьев, годных для строительства кораблей. Делали они это с помощью удара обухом топора о ствол дерева [1, с.130].

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

язык некоторых документов, раскрывающих социально-экономическое положение приписанных к Казанскому адмиралтейству служилых татар. Приведем несколько примеров.

В донесении служилых татар деревни Мендели Галицкой дороги Казанского уезда в Казанскую адмиралтейскую контору, датированном 8 октября 1764 г., сотник Абдула Курмашев, выборный Ибрай Ермаков, староста Адыган Курмашев, рядовые Ишмет Дасаев, Ишмет Уразметев и Салех Алметев, а так же новокрещен Иван Ермолаев Абдул и ясашный татарин Набиула Ибрашев сообщали о том, что житель их деревни из служилых татар – новокрещен Аптыкей Ахметев – за кражу денег с Алатского винного завода, принадлежавшего «бывшему сенатору и кавалеру Шувалову», был пойман, Казанской губернской канцелярией осужден и «за многое его воровство послан на каторгу в Сибирь» [6, л.34]. В то же время родной брат новокрещена Аптыкея Ахметева, служилый татарин Асий Ахметев, занимался подстрекательством, «произносит похвальные слова разорить всех обывателей без остану». Далее в донесении описывалось нападение на деревню вооруженных разбойников: «А в прошлом 1763 году в декабре месяце ночью порою приехали в указанную деревню неведомые воровские люди, человек с шесть и боле со всяким при них оружием на троих санях» [6, л.34].

Приехавшие люди стали бесчинствовать в деревне, в частности, ломать забор татарина Сапиулы Ермакова (по-видимому, на дрова – *Ш.Н.*). Заметив это, служилый татарин Ишмет Митаев поднял тревогу, служилые татары в количестве шести человек во главе с сотником бросились в погоню. Однако задержать кого-либо из нападавших не удалось: «токмо они воры имевшимися при них ружьями отбились и поймати себя не допустили». Далее в документе сообщалось, что в числе нападавших на деревню замечен сосланный на каторгу новокрещен Аптыкей Ахметев и что к его брату Асею Ахметеву «ночным временем приезжают тайно неведомые воровские люди». На собрании сотник запретил Асею принимать посторонних людей, но ввиду непослушания последнего, «со общего деревни и мирского согласия» в доме Асея Ахметева задержан «неведомо какой пришлый человек без всякого письменного вида (паспорта – *Ш.Н.*)». Задержанный показал, что он – татарин Казанского уезда Арской дороги деревни Ка-

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар –
работников и служащих Казанского адмиралтейства

челяны Байтемир Елдашев. Сотник под охраной отправил задержанного с его лошадей – гнедым мерином и Асея Ахметева в Казань для допроса с сопроводительным письмом на татарском языке, которое переводил Сагит Хальфин: «тем доношении требовали оной сотник с товарищи, что поминаемого татарина вора брата Асея Ахметева допросить чего ради он в дом к себе неведома каких людей принимает. Особливо, что в том числе и вышеписанный сосланный на каторгу брат его новокрещен Аптыкей Ахметев имеется же, тако же и вышеупоминаемого пришло неведомого человека допросить же каков он человек куда и чего ради в дому означенного вора брата Асея Ахметева приезжает» [6, л.34 об.].

Представляет интерес перевод письма облащика татарина Юнуса Бачашева на русский язык, сделанный С.Хальфиным. Из письма выясняется, что облащикам мог предоставляться отпуск с убытием на родину.

«Подано декабря 18 дня, № 1166
Казанской Адмиралтейской конторе

Доношение

Казанского Адмиралтейства облащика татарина Юнуса Бачашева сына Мутинова.

Имею я нижайший, нужду, ехать для свидания с родственниками своими Вятской провинции, Слободского уезду, в приписную к адмиралтейству татарскую деревню Большого Погоста. Тою без дозволения о кои на то без данного мне паспорта невозможно.

Того ради Казанской Адмиралтейской конторе всепокорно прошу дабы повелено было меня нижайшего в показанную деревню отпустить впредь на двадцать восемь дней и дать мне надлежащий паспорт.

Марта 4 дня 1766 года» [7, л.148].

Документ (доношение) подписан собственноручно Мутиновым. Подпись просителя на татарском языке. Деревня Большой Погост была приписана к Казанскому адмиралтейству как лашманская деревня с населением в 191 человек и входила в это время в состав

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

сотни Зюлкафтара Сеитова [1, с.234]. Юнус Бачашев был рекрутирован из лашманов в облащики.

Представляет интерес еще ряд документов, характеризующих взаимоотношения населения татарских деревень с Казанской адмиралтейской конторой. Например, челобитная на имя Императрицы Екатерины II:

«Всемиловнейшая Державная Великая Государыня Императрица Екатерина Алексеевна Самодержица Всероссийская государыня Всемиловнейшая.

Доносит казанского уезду нагайской дороги закамской стороны деревни Старые Камкины по выбору от мирских людей служилого татарина Абдрешита Алеева той деревни на служилого татарина Абдрея Камаева...

1. Помянутой деревни нашей служилый татарин Абдрей Камаев из деревни нашей бывает в отлучках. А нашей деревни наши мирские люди стали ему о том говорить, то он ни в чем нас мирских людей не слушает, но сверх того похваляется деревню нашу выжечь (подпись по-татарски).

2. По которым его похвальным словам в прошлом 1767 году деревни их у татарина Усмана Тутарова появился из повети огонь. И сгорело в деревне нашей семнадцать дворов (подпись по-татарски).

3. При том де он Абдрей вторично похвалялся и остальные дворы сжечь. Про те похвальные его слова слышали деревни нашей татары Мансур Насыров и Сапар Минаев об угрозе зажечь его. И выборы от мирских людей, в прошлом 1767 году мая 15 дня при доношении моем с товарищи объявлено в кантору, в которой де о всем показано обстоятельно (подпись по-татарски).

Дабы Высочайшим Вашего Императорского Величества Указом повелено было с помянутым татаринном Абдреем Камаевым зачиненное в деревне нашей зажигательство дворов по допросе учинить по закону и сослать его куда подлежит в зачет деревни нашей татарской в рекруты (подпись по-татарски).

Всемиловнейшая государыня прошу Вашего Императорского величества о сем моем челобитии решение учинить, апреля 22 дня 1768 года.

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

По знанию надлежит в Казанской адмиралтейской конторе прошение писал оной же конторы Иванов сын Петр Толуев (подпись по-татарски).

Сие доношение с вышеписанного татарину Абдрешиту Алееву толмачил оной конторы толмач Хальфин Сагит» [8, л. 1–1об.].

По этой челобитной командованием Казанского адмиралтейства в лице генерал-майора флота Елманова, полковника Свечина и капитан-лейтенанта Елецкого было принято решение вызвать Абдрея Камаева для обстоятельного допроса. Разбирательство длилось в течение года, решение по челобитной так и не было принято. Последний документ датирован 6 ноября 1768 г. Протокол гласил: «...касающиеся по тому делу свидетели кои от него Абдрея слышали те похвальные слова, через нарочно посланных от канторы допрашиваемы были, а именно той же деревни Камкины Шарып Маметкулов, Сапар Минаев, Мансур Насыров да татарина ж Даута Исянбердина жена Гулязапа и бывшие при нем ответчике Абдрее Камаеве караульщики Мамет Исенеев, Мустакай Насыров деревни нового ...сотник Назей Калметьев, и брат Абдрея Камаева – Сулейман Камаев же. Которые при тех допросах кроме Мустакая Насырова и татарки Гулязяпы показали, что они от него Абдрея в сожжении деревни своей Камкины похвальные слова подлинно слышали, а сотник Назей Калметьев слышал же через брата Абреева, упоминаемого Сулеймана такие же похвальные слова и сожжению другой деревни Новые Челны. Татарка же Гулязапа при тех допросах показывала, что во время учинившегося в деревне Камкине пожара он Абдрей, идучи мимо гумна сам, пляшучи говорил ей – видишь де ты Давыдова жена, что я молодец, а к чему он проговаривал не знает. А оной Абдрей Камаев во всем том учинил заpiresательство и на оных свидетелей показывал разные происходимые с ними приказные и по словесным жалобам ссоры. Да он же Абдрей, в поданном в 67 году октября 17 дня господину полковнику Свечину на просителя Абдрешита Алеева с товарищи в бою и в жжении его горячими кирпичами. Словесном прошении между протчего написал, что де тот пожар учинился в доме татарина Усмана Тохтарова от жены его слепой Гулзебяры Сеитовой, дочери, а не от него Абдрея, сего ради всем оным свидетелям надлежит его Абдрея Камаева в Казанской

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

адмиралтейской конторе при присутствии доказать и уличить теми слышанными от него похвальными словами персонально, да и при-слушали учиненной и в оною дела выписки надлежит быть просителю Абдрешиту Алееву, а как небезызвестно конторе, что онаго просителя и упоминаемых свидетелей здесь в Казани не имеется, того ради приказали в вышеписанную деревню Старую Камкину послать по инструкции нарочного, повелеть по прибытии при сторонних людях упоминаемого просителя Абдрешита Алеева для бытия при слушании со учиненной из того дела выписки. А сотника и прочих татар и татарок для точного ответчика Абдрея Камаева в похвальных им и сожжению деревни словах избличения, взяв привести в Казань и объявить в кантору при рапорте в немедленном времени. Подлинное за подписью господ присутствующих генерал-майора флота капитана Елманова, полковника Свечина, капитан-лейтенанта Елецкого и в должности бухгалтера канцеляриста Василия Григорьева» [8, л.115].

Будучи грамотным и образованным человеком, исполняя обязанности толмача в Казанской адмиралтейской конторе, Сагит Хальфин не оставлял без внимания просьбы единоверцев сделать все возможное, чтобы воспрепятствовать крещению татар. Возможности С.Хальфина были ограниченными, тем не менее, он, будучи депутатом от служилых татар Старой и Новой слобод, составил «мнение»: «Представляя нижайшее мое мнение, чтобы мухамеданин допускаем был в свидетельство во всяком случае наравне с христианами по приводе прежде к Корану. По приводе как и христианского, так и прочих законов людей и мухамеданина к вере велеть в присягу включить, что он должен, говорить самую сущую правду, что он слышал и не смотреть на то, что из имеющих между собой тяжбу, один с ним одного, а другой – другого закона» [9, с.12].

Сагит Хальфин служил в Казанской адмиралтейской конторе в качестве толмача до 1769 г. и находился в подушном окладе. В связи с открытием татарского класса в Первой Казанской мужской гимназии в именном императорском указе говорилось: «Определить учителем оною Старой и Новой в Казани татарских слобод, депутата и тамошней адмиралтейской конторы толмача Сагита Хальфина, которого пожаловав в переводчики с чином и жалованьем против губерн-

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

ского переводчика, как его самого, так и детей его исключить из податного сословия, дабы он со своей стороны к обоим ему поручаемым должностям прилежание, а дети его к изучению себя впредь годными к службе надежное одобрение иметь могли» [10, л.4].

Началась новая страница деятельности Сагита Хальфина как педагога, научного деятеля. Впоследствии им написана и издана «Азбука татарского языка» на татарском языке арабским шрифтом. Позднее трудами Сагита Хальфина вышла в свет монография «Татарский словарь и краткая татарская грамматика».

В начале XIX в. российский император Александр I, в целях экономии государственных средств, активно стал военизировать некоторые отрасли государственного хозяйства. В сельской местности организовывались так называемые «военные поселения», в городах мануфактуры и другие производства переводились в военные ведомства. Казанское адмиралтейство с момента своего образования подчинялось Адмиралтейств-коллегии, однако мастерские и служащие адмиралтейства относились к казенным рабочим, т.е. обладали какими-то правами гражданских лиц. После 1804 г., одновременно с возведением новых строений в адмиралтействе, капитальным ремонтом старых и модернизацией средств производства все мастерские адмиралтейства стали считаться военнослужащими. Мастерские, как и матросы, получили мундиры из темно-зеленого сукна, а так же другие предметы обмундирования [11, л.63]. Работа в адмиралтействе стала считаться военной службой, со всеми вытекающими последствиями. Позднее, в 1812 г. на мундиры стали нашиваться погоны с надписями, указывающими принадлежность и классную квалификацию мастерского. Рекрутируемый в адмиралтейство принимал военную присягу, после чего нес ответственность за свои проступки согласно воинским уставам (воинскому регламенту). Проступки разбирались в кригсрехте².

В связи с этим интересны два дела, разбиравшиеся в кригсрехте:

1) Дело Махмута Максютובה – плотника Казанского адмиралтейства. Обвинен в хранении при себе фальшивой 10-рублевой ас-

² Кригсрехт (стар.) – военный суд. Производство суда по военным законам (артикулам).

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

сигнации, употребил деньги на приобретение халата у госпожи Храмовой (в 1-й части города). Дело разбиралось 29 июня 1812 г. По данному случаю дело было заведено в кригсрехте при казанском ордонансгаузе³ адмиралтейского ведомства над плотником Махмутом Максютовым, матросом Кронштадтского порта 3 гребного экипажа Рахматуллой Нигаметуллиным (отстал от части по болезни) и денщиком Исламом Айсиним [11, л.3].

Из формулярных списков на 1812 год:

Плотник 3 класса Махмут Максютов. В службе с 1810 г. От роду 20 лет. Из Казанских воспитанников. Росту малого, лицом смугл, глаза серые, волосы на голове чернорусые.

Денщик Ислам Айсин. В службе с 1810 г. От роду 26 лет. Из Лаишевского уезда, деревни Малые Атмасы, из ясашных татар.

Матрос 2 статьи Кронштадтского порта 3-го гребного экипажа Рахматулла Негаметуллин. Формулярных данных нет, обеспечен провиантом по 1 июля 1812 г.

Мнение начальника Казанской адмиралтейской конторы капитан-командора И.Г. Перелишина: «...но как в подобных преступлениях высочайшим манифестом смертной казни положено, при том же оный плотник Максютов как из дела видно, не будучи сей асигнации сам делать, получил оную из рук посторонних и по молодым его летам может быть употреблен на службе с пользою то мнением самым и полагаю, означенного плотника прогнать шпицрутенами⁴ сквозь строй пятьсот человек два раза, с оставлением на службе...» [11, л.2].

2) Дело Ишмурзы Ибраева, плотника 3 класса, в службе с 1812 г. При приеме на службу присягал на верность, воинский артикул до

³ Ордонансгауз – комендантское управление.

⁴ Шпицрутен (нем. Spießrutenlaufen, Spiess – копьё, пика и Rute – хлыст) – длинный гибкий древесный прут для телесных наказаний в XVII–XIX вв. В российской армии телесное наказание шпицрутенами было введено Петром I в 1701 г. и применялось в сухопутных войсках. Осужденного заставляли проходить сквозь строй из 100–800 солдат, которые прутьями били по спине осужденного. В начале XIX в. число ударов доходило до 6 тысяч. В этом случае «прогнание сквозь строй» было равносильно смертной казни. В России шпицрутены отменены 17 апреля 1864 г.

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар – работников и служащих Казанского адмиралтейства

него был доведен. 1785 года рождения, от роду 32 года. Из ясашных татар Казанской губернии Лайшевского уезда, деревни Именковой. Роста среднего, лицом смугл, глаза серые, волосы на голове черные. Женат: жена Селима Ибраева. Дочь – Тяхия [12, л.17].

Из материалов дела: за время службы трижды совершал побег, за что наказывался шпицрутенами. В сентябре 1817 г. совершил 4-й побег – в пьяном состоянии ушел со службы из казармы в Адмиралтейской слободе. Ушел в город Казань, где шатался по рынкам и питейным домам. Протрезвев, испугался возвратиться в казарму и решил бежать в Лайшевский уезд – к родственникам в родную деревню. Шел пешком. Пришел к русской деревне Мартьяновой. Ночевал у знакомого крестьянина Ивана. Приняли его радушно, «парился в бане» [12, л.9 об.]. Оставив у Ивана сапоги (видимо, в оплату за радушие), пошел дальше. Пришел в деревню Большие Елги. Пришел к знакомому татарину по имени Сагит. Куда обращался, получал помощь – хлебом. Только татарин по имени Амир сдал его в мирскую избу под караул. Форменные вещи не промотал, а износил, кроме сапог, которые оставил у русского крестьянина Ивана. За четвертый побег был приговорен к смертной казни по статьям 43-й, 59-й, 95-й, 189-й, воинского артикула, а также 22-й главы 13 статьи «Закона Российской империи» [12, л.26]. Из истории этого служащего адмиралтейства можно сделать вывод о его большом физическом здоровье, так как трехкратное наказание шпицрутенами могли выдержать не все. Рекрутированный на службу в военное время, он так и не смог привыкнуть к военным порядкам.

Источники и литература

1. Файзрахманов И.З. История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.) Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ; Изд-во «Яз», 2014. 264 с.
2. РГАВМФ. Ф.237. Оп.1. Д.254.
3. РГАВМФ. Ф.237. Оп.1. Д.306.
4. Мансурова Ю.В. Направления деятельности Казанского адмиралтейства XVIII – начала XIX в. // Гасырлар авазы – Эхо веков. 2007. №2. С. 216–223.

Насеров Ш.А. Некоторые факты из истории татар –
работников и служащих Казанского адмиралтейства

5. РГАВМФ. Ф.237. Оп.1. Д.385.
6. РГАВМФ. Ф.237. Оп.1. Д.315.
7. РГАВМФ. Ф.237. Оп.1. Д.324.
8. РГАВМФ. Ф.237. Оп.1. Д.372.
9. Михайлова С.М. Ибрагим Исхакович Хальфин, 1778–1829. Казань: Изд-во Казан. ун-та, 2002. 39, [1] с.
10. НА РТ. Ф.22. Оп.2. Д.446.
11. РГАВМФ. Ф.33. Оп.3. Д.1611.
12. РГАВМФ. Ф.33. Оп.3. Д.985.

Насеров Шамиль Абдурахманович – пенсионер Министерства обороны РФ, внештатный сотрудник Северо-Западного научного центра им. Л.Н. Гумилева Института истории им. Ш.Марджани АН РТ (г. Санкт-Петербург); e-mail: naserovsa@mail.ru

Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

Упразднение Казанского адмиралтейства было вызвано прежде всего тем, что Российское государство вступало в эпоху общемирового научно-технического прогресса. На смену парусного флота приходил паровой, на смену деревянных кораблей – железные корпуса. Именно в силу этих объективных обстоятельств и возникло неизбежное – упразднение Казанского адмиралтейства. Астраханское адмиралтейство, в пользу которого был разрешен вопрос, стало его приемником. В отличие от петровской эпохи, когда Казанское адмиралтейство было образовано волевым решением Петра I, упразднение было плодом коллективного труда, с учетом различных мнений, на основании заключения комиссии под началом вице-адмирала П.М. Рожнова.

Ключевые слова: Казанское адмиралтейство, вице-адмирал П.М. Рожнов, упразднение, маркиз А.И. де Траверсе, Астраханское адмиралтейство, генерал-майор П.Г. Орловский.

В ходе Северной войны к Петру I пришло понимание того, что даже завоевание господства на Балтике и выход России на просторы Атлантического океана еще не означают приобретение государством статуса морской державы. Победа в Северной войне без установления лидерства в Каспийском и Черном морях была бы, по сути, половинчатым решением. Принимая во внимание геополитическую значимость статуса морской державы, Российское государство обратило свои устремления во внешней политике на освоение Каспийского моря. Один из исследователей развития судоходного дела в допетровской России Н.П. Загоскин, профессор Казанского императорского университета, писал, что «только в царствование этого государя настала для плавания по Каспийскому морю новая эра, сменившая собой ту примитивную и беспорядочную постановку здесь судостроения и судоходства. Произведены более или менее обстоятельные описания Каспийского моря, приняты деятельные меры к созда-

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

нию на нем флота...» [1, с. 439–440]. «Таким образом, именно в эпоху Петра I Россия приобрела не только геополитический статус великой державы, но и морской статус, будучи до этого в мировоззрении Запада «азиатско-сухопутной Московией» [2, с. 144].

Обладея стратегическим мышлением и разрабатывая планы Персидского похода, Петр I в 1718 г. указал казанскому вице-губернатору Н.А. Кудрявцеву набрать рабочих, которые бы на постоянной основе работали на верфи, определить им жалованье и поселить отдельной слободой на месте, где он сочтет нужным. Впоследствии судостроительная верфь и все смежные производства получили известность как Казанское адмиралтейство. Претворению этого указа в жизнь предшествовала большая и кропотливая экспертная работа, проведенная сподвижниками и выдвиненцами Петра I, как мы полагаем, в целях оценки возможностей строительства морских кораблей в «новой манере», и прежде всего, выяснения наличия соответствующего дубового кораблестроительного материала. Петр I 18 июля 1709 г. наставляет по вопросу о судостроении в Казани своего любимого корабельного мастера Ф.Скляева «...немедля послать в Казань из лучшева подмастерья, который мог бы приуготовлять корабельные леса от 80 до 48 пушек...» [3, с. 342]. Мы полагаем, что имелось в виду заготовка дубовых комплектующих для строительства морских кораблей с вооружением от 48 до 80 пушек на борту. По содержанию письма Петра I Ф.Скляеву [3, с. 341] мы полагаем, что таковым подмастерьем являлся английский кораблестроитель Ричард Броун со своим учеником Гаврилой Меншиковым. В 1708 г. на Новой Ладоге Р.Броуном, а на Олонецкой верфи Г.Меншиковым были заложены три 50-ти пушечных однотипных корабля «Рига», «Выборг» и «Пернов». Ввиду отсутствия дубовых комплектующих и затягивания технологического процесса кораблестроения, Р.Броун и Г.Меншиков были направлены в 1709 г. в Казань для изыскания дубового материала и изготовления комплектующих для своих кораблей. Корабли были на воде в 1710 г., а, по некоторым сведениям, в 1711 г. [4, с. 672].

Казани отводилась роль вспомогательного производства для нужд Санкт-Петербургского адмиралтейства и одновременно главная роль в строительстве судов для Каспийской флотилии. Согласно

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

концепции Петра I Каспийское море играло ключевую роль в установлении сухопутно-морских маршрутов в Среднюю Азию и к рубежам Индии и Китая. В то же время, по уже действующему Вышневолоцкому водному пути, Казанская лесная (впоследствии – адмиралтейская) контора отправляла корабельные комплекты, изготовленные по лекалам, корабельный лес и иные кораблестроительные материалы на адмиралтейские верфи Санкт-Петербурга, причем в промышленных масштабах. Казанский исследователь Ю.В. Мансурова пишет о том, что «...в первой четверти XVIII в. Среднее Поволжье становится стратегическим пунктом лесозаготовительных работ...» [5, с. 14]. Из анализа ведомости отправленных из Казани корабельных лесов следует, что в промышленных объемах для строительства крупных морских кораблей Казань начала осуществлять поставки в 1713 г. Историк отечественного флота С.И. Елагин в «Материалах для истории русского флота» приводит данные о том, что «...в 1713 г. для пробы отпущено на один 60-ти пушечный корабль всяких дерев...» [6, с. 722]. Причем леса заготовливались и перевозились до Санкт-Петербурга посредством найма на договорной основе.

Необходимо отметить, что судостроение в Казани было развито с древних времен. Это отмечают еще арабские источники и очевидцы, причем очевидцы наблюдали судостроительный комплекс вблизи Казани еще за 15 лет до официальной даты образования Казанского адмиралтейства. Голландский путешественник Корнелий де Бруин свидетельствует о том, что «Казань с виду очень красива по множеству церквей и монастырей, находящихся в ней и по кремлю, окруженном каменной стеною. Мы проехали немного вперед, напротив верфи, где строились корабли, в 6 или 7, верстах от города, в месте, где река очень широка. Там 40 барк или кораблей (*Schmakken* – *шмака*) (курсив мой – К.Н.) на спускном помосте (стапелях) и множество других судов, начатых стройкой и стоявших более впереди, подле города» [7, с. 168–169].

Мы полагаем, что в 1703 г. Корнелий де Бруин видел корабельный двор, который был построен во исполнение пункта 19 «наказа» Петра I от 31 марта 1697 г. (Наказ окольничему князю Львову, определенному воеводой в Казань «Об управлении казенными и земскими делами»). Это был программный нормативно-правовой до-

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

кумент, который определял алгоритм управления Казанским краем, казенными и земскими делами, в нем впервые прописано о необходимости строительства площадей для дефектации и сохранения судов: «...а двор бы сделать на те и на иные суда под Зилантовым монастырем или где пристойно...» [8, с. 289].

Причем эти суда, которые приходили по Волжско-Камскому водному пути, необходимо было осматривать и дефектовать на предмет дальнейшего хранения и использования. Негодные для дальнейшего использования в навигацию суда должны были идти на слом и продажу. Очевидно, что в Казани уже были мастерские, способные определить качество судов после навигации и пригодность их для дальнейшей эксплуатации. Бесспорно, что дефектовать суда могли только специально обученные мастера. Подтверждением нашего суждения является письмо царю Петру I. Т.Н. Стрешнева, управлявшего государством во время отъезда Петра I за границу. Докладывая о ходе строительства кораблей своего «кумпанства», Т.Н. Стрешнев пишет царю 22 апреля 1698 г. о том, что «...Гаки при помощи Божей у своих кораблей з брадоры (*брандеры*) (курсив мой – К.Н.) зачну делать вместе и как мочно буду спешить. Опасен о том, что один мастер и того взял ис Козани (*sic!*)» [9, с. 698].

По аналогии, проводя сравнение с Главным адмиралтейством (Адмиралтейским двором) в Санкт-Петербурге, обращаем внимание на лингвистический аспект. Главное адмиралтейство Петр I в 1704 г. называет в своем походном журнале двором, так же, как и в Казани, и в Воронеже: «В 5 день ноября в неделю заложили Адмиралтейский двор и были в Остери, веселились. Длина 200 сажен, ширина 100 сажен» [10, с. 515]. «5 ноября 1704 г. заехав предварительно на Олоонецкую верфь и в тот же день, заложил на левом, или Ингерманландском берегу Невы большую корабельную верфь. Закладка закончилась большим пиром в австерии Фильтена...» [11, с. 3–5].

Это дает нам право предложить гипотезу: днем образования Казанского адмиралтейства считать дату издания указа, тогда еще, царя Петра I при назначении на должность воеводы и товарища воеводы, а именно – 31 марта 1697 г. Отсюда – именно двор, по нашему мнению, и подразумевал собой адмиралтейство. На почтовой печати Воронежского адмиралтейства образца 1696–1712 гг. также указано – адми-

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

ралтейский двор [12, прил. л. 10]. В то же время, в пункте 17 этого же наказа от 31 марта 1697 г. воеводе князю Петру Лукичу Львову и стольнику Никите Алферьевичу Кудрявцеву царь Петр I запрещает делать струги: «... стругов и всяких припасов, как снастей, так и лесов без указа Великого государя и без грамот не делать...» [8, с. 288]. Мы полагаем, что запрет на строительство устаревших в техническом плане судов появился в преддверии ознакомления царем в Голландии и Англии с новинками западного морского кораблестроения во время Великого посольства (1697–1698 гг.). Все последующие нормативно-правовые источники подтверждают нашу версию, поскольку они направлены на усовершенствование, модернизацию и наращивание объемов кораблестроительного производства для строительства «новоманерных» судов в Казанской, теперь уже, губернии, которая стала официально называться Казанской губернией в числе тех восьми губерний, созданных по указу Петра I от 18 декабря 1708 г.

В подтверждение того, что видел Корнелий де Бруин, казанский исследователь И.З. Файзрахманов пишет о том, что большинство судов из 80-ти корпусов, заложенных на казанской и услонской верфях в 1701–1703 гг. для того, чтобы заменить плоскодонные бусы, применяемые в то время при судоходстве на Каспийском море, не удалось спустить на воду [13, с. 10–11]. Ф.Ф. Веселаго в своей книге «Список русских военных судов с 1668 по 1860 год» отмечал, что: «... в 1702 г. на верфи в Казани (Услон на Волге) были заложены 39 шмаков ... из них отправлены из Казани в Петербург: 5 в 1706 г. и 8 в 1708 г., но ни те, ни другие за мелководьем не прошли и были разобраны у Волховских порогов» [4, с. 671].

Для масштабного строительства судов были необходимы не только материальные ресурсы, но и производительные силы для освоения этих ресурсов. В соседних губерниях имелись значительные дубовые и сосновые лесные массивы с пригодными для судостроения деревьями. К 1718 г. произошло увеличение государственного заказа по доставке в Санкт-Петербург дубовых корабельных лесов. Казанский вице-губернатор Н.А. Кудрявцев обратился к Петру I за разъяснением, как и какими силами выполнить возросшие потребности государства, при чем без принесения убытка казне. На тот момент времени заготовка и доставка лесов осуществлялись по

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

найму и подряду. В своем указе Н.А. Кудрявцеву от 15 мая 1712 г. по вопросам заготовки и транспортировки корабельных лесов Петр I наказывает: «...и отпускать те леса по внешней полой воде до Твери, а рубить те леса и спроваживать их все наймом и в том найме смотреть с прилежанием, чтоб казне Его Царского Величества убытку многого не было...» [6, с. 696]. Этот факт также отмечает и Ю.В. Мансурова: «Поставка лесов в Петербург и другие центры судостроения осуществлялась подрядом...» [5, с. 14]. Из деловой переписки вице-губернатора Н.А. Кудрявцева и центральных органов власти Российского государства становится очевидным, что именно Н.А. Кудрявцев выступает инициатором оптимизации государственных расходов в части, касающейся лесозаготовительных работ для нужд кораблестроения. Посчитав, что нанимать за оплату подрядчиков на заготовку корабельных лесов для государства обременительно, Петр I в самодержавной манере решил вопрос с привлечением даровых производительных сил. Волевым решением – царским указом от 31 января 1718 г. – на государственную работу – «...К рубке, к теске и к вывозке корабельных лесов и для других принадлежащих к тому работ...» – были назначены все татарские мурзы, служилые татары, мордва и чуваша Казанской, Нижегородской и Воронежской губерний, а также Симбирского уезда. В то же время казанскому вице-губернатору Н.А. Кудрявцеву предписывалось: «...К лекальной теске набрать плотников в городах и в дворцовых и в ясачных русских селах и волостях Казанской и Нижегородской губерний, также Симбирского уезда указное число полтора человека, в том числе чтоб было и несколько человек бочаров, да 50 кузнецов, да в пильщики набрать с тех городов обеих губерний 100 человек и чтоб оные плотники, кузнецы, да пильщики выбраны были по его Вице-губернаторскому свидетельству (с женами и детьми) и люди б были не старые; и то число сколько их возьмется...построить дома и селить их на порожних землях» [14, с. 533]. Через 6 месяцев из Правительствующего Сената последовал указ о немедленном завершении работ по реализации указа Петра I от 31 января 1718 г. [15, л. 316–319].

Итак, Казанская адмиралтейская слобода это и есть поселение для мастеровых, построенное вице-губернатором Н.А. Кудрявце-

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

вым во исполнение указа Петра I от 31 января 1718 г. Более того, в этом же указе Петр I прописывает для исполнения вице-губернатору Н.А. Кудрявцеву: «...а для обучения их послать адмиралтейских плотников трех, да пильщиков к прежним в прибавку двух человек» [14, с. 534]. Таким образом, очевидно, что мастеровые – плотники и пильщики – уже находились в Казани, но в связи с увеличением штатов, расширением производства, мастеров-наставников было недостаточно.

Полагаем, что образование Казанского адмиралтейства и Казанской адмиралтейской слободы следует исчислять с даты вступления в силу нормативно-правовых актов Петра I, а именно: Казанского адмиралтейства – с 4 марта 1697 г., а Казанской адмиралтейской слободы – с 31 января 1718 г. В истории Российского государства петровской эпохи таких адмиралтейских поселений было три. Воронежская адмиралтейская слобода, Казанская адмиралтейская слобода являлись поселениями региональных центров кораблестроения и вспомогательных производств для главного адмиралтейства. Охтенское адмиралтейское поселение вблизи Санкт-Петербурга имело важное государственное значение и по замыслу Петра I должно было стать главным центром как военного, так и частного судостроения.

Очевидно, что существовавшие на р. Казанке кораблестроительные мощности в рамках образованного Казанского адмиралтейства были модернизированы и приведены в соответствие с последними достижениями в этой отрасли таких крупных судостроительных держав мира, как Англия и Голландия. Но с наступлением эпохи паровых двигателей Казанское адмиралтейство перестало удовлетворять потребностям военно-морского флота. В монографии директора Российского государственного архива Военно-Морского Флота В.Г. Смирнова сообщается: «...в 1816 г., когда Колодкин был близок к завершению работ в Каспийском море, по Каме и Волге уже совершали свои первые рейсы пароходы, построенные под руководством инженера П.Г. Соболевского на Пожевском механическом заводе В.А. Всеволожского (в 150 км от Перми)» [16, с. 75]. Паровое судоходство завоевывало речные просторы Волжско-Камского водного пути.

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

Исторически сложившаяся военная и военно-политическая обстановка привела к тому, что перед российским правительством возникла необходимость решения вопроса о рентабельности постройки судов для флотилии Каспийского моря. Инициатором упразднения Казанского адмиралтейства выступил генерал-майор П.Г. Орловский – командир Астраханского порта и Каспийской флотилии.

С целью доказательства тезиса о коллегиальном разрешении данного вопроса мы решили рассмотреть послужные списки офицеров русского флота, принимавших участие в разрешении задач, поставленных перед ними государством, чтобы показать их высокие профессиональные качества.

Мы полагаем, что П.Г. Орловский с 1774 г. проходил обучение в Морском кадетском корпусе одновременно с П.М. Рожновым, поступив кадетом в корпус в 1774 г. Он в 1779 г. был произведен в гардемарины. Проходил службу на кораблях Балтийского флота. Рост профессионального мастерства в кораблестроительной отрасли и административном управлении П.Г. Орловского иллюстрирует дальнейший его послужной список. Во многом благодаря своим знаниям, умению и усердию в чине капитана 2-го ранга он назначается на должность управляющего Инспекторской экспедицией при Адмиралтейств-коллегии; в декабре 1811 г. был определен советником генерал-кригскомиссара, затем помощником генерал-интенданта с правом постройки судов на Охтенской верфи. С 1813 по 1821 год под наблюдением и руководством П.Г. Орловского было построено до 40 кораблей, модернизированы существующие и построены новые слесарные, инструментальные и иные мастерские. В 1817 г. П.Г. Орловский был произведен в генерал-майоры, в 1821 г. был назначен на должность главного командира Астраханского порта и Каспийской флотилии. В 1824 г., после 3-летних хлопот, добился финансирования на перенос Астраханского адмиралтейства на песчаную косу главной протоки р. Волги. В 1827 г. он добился упразднения Казанского адмиралтейства и переноса его мощностей в Астрахань. В декабре 1829 г. П.Г. Орловский назначен директором Департамента корабельных лесов, в том же году произведен в генерал-лейтенанты. До самой смерти в 1853 г. состоял по Морскому министерству [17, с. 499–502].

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

Но, однако, возникла коллизийная ситуация. Причиной тому стал рапорт за № 919 от 30 июня 1826 г. генерала от инфантерии А.Н. Бахметева, адресованный начальнику Главного штаба: «...При осмотре вверенных мне губерний и при ближайшем объяснении с первоприсутствующим Казанской адмиралтейской конторы маркизом де Траверси узнал я, что главный командир Астраханского порта убеждает правительство – нужные для тамошней флотилии суда строить в Астрахани, а не в Казани как до сего было, изъясняя в своем мнении, что постройка кораблей в Астрахани обойдется дешевле, и они будут гораздо способнее для навигации по Каспийскому морю нежели строящегося в Казани...» [18, л. 7]. Далее А.Н. Бахметев отмечал, что потребовал, после доклада главы Казанской адмиралтейской конторы маркиза де Траверсе, мнение командира Астраханского порта и, предварительно изучив его, нашел, что «постройка судов в Казани производимого из окружающих ее лесов всегда была и будет дешевле нежели в Астрахани, куда нужные леса отправляются из той же Казани со значительными за сплав издержками, кои при постройке судов в Казани были бы сбережены...» [18, л.7об.]. Приложив все мнения к своему рапорту, и отметив, что он лично в полном объеме не вдается во все подробности, А.Н. Бахметев отправил документы начальнику Главного штаба, а тот перенаправил дело в морское ведомство. Интрига заключалась в том, что первоприсутствующий Казанской адмиралтейской конторы маркиз Александр Иванович де Траверсе был сыном действующего морского министра маркиза Ивана Ивановича де Траверсе. Мы полагаем, что подача маркизом Иваном Ивановичем де Траверсе от своего имени рапорта с таким содержанием могла быть расценена как использование родственных связей.

Биография оппонента П.Г. Орловского сама по себе уникальна. Уроженец Швейцарии, А.И. де Траверсе, переехав с родителями в Россию, поступил 1 января 1793 г. на военную службу гардемаринном. 20 марта 1796 г. был произведен в мичманы. Проходил службу на кораблях Балтийского флота и в порту Роченсальм (*порт Котка, Финляндия*) (курсив мой – К.Н.). 10 марта 1804 г. был произведен в лейтенанты, в 1808 г. переведен для прохождения службы на Черноморский флот. Проходил службу на кораблях Черноморского

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

флота, в том числе был адъютантом будущего начальника Морского штаба и Морского министра России контр-адмирала фон Моллера. А.И. де Траверсе участвовал во взятии в плен двух кораблей в 1811 г. во время Русско-турецкой войны, произведен в капитан-лейтенанты. В 1817 г., став капитаном 2-го ранга, начал командовать Херсонским портом. 20 февраля 1820 г. определен советником Херсонской контрольной комиссии с переименованием в VI класс. В 1823 г. назначен первоприсутствующим Казанской адмиралтейской конторы с чином V класса. По Табели о рангах 1722 г. этот чин по классу соответствовал званиям флотских офицеров: капитана 1-го ранга и капитана-командора.

14 октября 1827 г. маркиз А.И. де Траверсе был назначен вице-директором Кораблестроительного департамента, в 1830 г. – при Департаменте уделов, отвечавшего за имущество императорской фамилии. В дальнейшем был назначен председателем Казанской палаты уголовного суда, исполнял обязанности начальника Казанской губернии, был произведен в вице-адмиралы, назначен главным командиром Архангельского порта и военным губернатором. 18 февраля 1850 г. А.И. де Траверсе скончался в Архангельске, по его завещанию погребен в Казани [19, с. 214, 215].

Для разрешения создавшейся коллизии ситуации Николаем I была утверждена экспертно-ликвидационная комиссия во главе с вице-адмиралом П.М. Рожновым для описания корабельных лесов в Поволжье и сравнения производственных мощностей Казанского и Астраханского адмиралтейств. В составе комиссии, помимо председателя, значились корабельный мастер Колодкин и титулярный советник Федоров. В РГАВМФ (фонд 212 «Государственная адмиралтейская коллегия») хранится дело от 20 октября 1826 г. за № 719, в котором отложились материалы комиссии [18].

Указом Николая I от 6 декабря 1826 г. контр-адмиралу П.М. Рожнову было присвоено очередное воинское звание – вице-адмирала: комиссией он руководил в новом качестве. В комиссии, как мы полагаем, возник межведомственный конфликт интересов.

Петр Михайлович Рожнов на военно-морской службе с 1774 г., поступил кадетом в Морской корпус, в 1780 г. произведен в гардемарины, затем в мичманы, офицерское звание лейтенанта получил 1 мая

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

1785. Первого адмиральского звания удостоился спустя 31 год морской службы 2 февраля 1816 г. «Имел значительный опыт командования морскими портами». 25 января 1823 г. переведен из Черноморского в Балтийский флот: стал первоприсутствующим в Ревельской строительной экспедиции, занимал должности флотского начальника и директора Ревельского порта. 6 декабря 1826 г. произведен в вице-адмиралы и П.М. Рожнов был командирован в Казанскую, Вятскую, Симбирскую, Оренбургскую, Нижегородскую, Пензенскую, Тамбовскую и Саратовскую губернии для изыскания корабельных лесов и для их доставки к портам; так же для осмотра Казанского и Астраханского адмиралтейств. В 1827 г. находился в Астрахани, контролировал транспортирование провианта в Грузию к находящимся там русским войскам. После возвращения в Санкт-Петербург был назначен руководить Морским кадетским корпусом. В 1827 г. определен главным командиром Кронштадтского порта. 8 ноября 1832 г. произведен в адмиралы. Умер 14 июля 1839 г. [17, с. 677–678].

П.М. Рожнов в качестве председателя комиссии находился в Казани и в поволжских губерниях с декабря 1826 г. по весенние месяцы 1827 г. [20, л.1]. В своем рапорте вице-адмирал указывал на невыгодность для казны продолжения строительства судов в Казани: «... место сие не имеет к тому полных удобностей, ибо вновь построенные суда спустить можно на воду не иначе как только один раз в году и именно в апреле или самом начале мая месяца и по спуске тотчас должны быть выведены на глубину реки Волги в шести верстах от Адмиралтейства находящуюся, куда надлежит доставлять ни мало не медля все тяжести и вещи для проводки судна быть долженствующие, а в противном случае малейшие упущения заставят остаться на мели до другого года, что и случилось с судном, спущенным в 1820 году...» [20, л. 2]. Справедливости ради необходимо отметить, что была проведена сравнительная постройка равных по классу кораблей. Данный эксперимент выявил, что по себестоимости строительство кораблей на мощностях Казанского адмиралтейства обходится казне дешевле, чем строительство подобного класса корабля на Астраханском адмиралтействе. Это было вызвано прежде всего тем, что логистическая составляющая транспортировки материалов кораблестроения была менее затратной. А.И. де Траверсе в своем рапорте

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

казанскому генерал-губернатору Н.А. Бахметеву отмечал: «...Ежели же судно оное строено, например, тот, что в нем должно лесов и материалов то с доставкой туда оных за которую цены положены сообразно существовавшим в том году справочным ценам стал бы оный казне 53796 р. 66 $\frac{1}{4}$ коп...» [18, л.19]. Маркиз также констатировал, что за одинаковый период работы Астраханское адмиралтейство уже три раза переводилось на другое место.

В РГАВМФ (фонд 19 «Меншиков Александр Сергеевич, адмирал») хранится дело за № 614, содержащее рапорты за личной подписью вице-адмирала П.М. Рожнова. Тексты свидетельствуют о том, что председатель комиссии пришел к окончательному выводу: разница в себестоимости не столь затратная, нежели содержание Казанского адмиралтейства в межнавигационный период. Вице-адмирал П.М. Рожнов отмечал, что река Казанка практически одиннадцать месяцев непригодна для использования к проводке судов и даже к доставке каких-либо припасов на гребных судах. Следовательно, Казанское адмиралтейство не обладает рентабельностью: «...в такое значительное время остается праздным и содержится без всякой для казны пользы...» [20, л. 2 об.]. Приводя аргументы в пользу упразднения Казанского адмиралтейства и строительства военных и транспортных судов в Астрахани, вице-адмирал П.М. Рожнов докладывал: «...Устройство Астраханской верфи на сей косе расположено на главном протоке р. Волги при значительной глубине и широте оной, строение судов производится со всею удобностью и легкостью для рабочих, чему много соответствует благоприятный климат, а к спуску судов оно способно во всякое время года кроме маловременной зимы... Из всего вышеписанного видно, что в Астраханском порте адмиралтейство существует также сто лет, и что в нем производилось и производится судостроение с пользою и удобностию ...*(sic!)*» [20, л. 4].

Личный состав упраздняемого Казанского адмиралтейства, прежде всего, переводился на действующий флот в перволинейные экипажи, туда, где в этом была надобность, а также в экипажи гардкоутов (гребные катера) для охраны Волжско-Камского водного пути от пиратов. Некоторая часть мастеровых людей, достигшая преклонного возраста, была «отставлена от работы», другая часть

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

переведена в Астрахань. На основании заключения П.М. Рожнова Николай I упразднил Казанское адмиралтейство, высочайше одобрил проект Морского министерства 16 декабря 1827 г. [18, л. 7]. Однако проект вступил в законную силу только по истечению 3-летнего срока. Это было вызвано тем, что в состав Казанского адмиралтейства входил кожевенный завод, исполнявший заказы Морского министерства по изготовлению помп и материалов к ним для нужд военно-морского флота [18, л. 15].

Источники и литература

1. Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России: историко-географическое исследование Н.П. Загоскина: с приложением атласа карт. Казань: Издание Управления Внутренних Водных путей и Шоссейных Дорог, 1910. 506 с.
2. Насыров К.З. Морской устав 1720 г. как отрасль военно-уголовного права и основа морского статуса России в эпоху Петра I // Проблемы статуса современной России: историко-правовой аспект: материалы Всероссийской научно-практической конференции (г. Уфа, 5–6 апреля 2018 г.) / отв. ред. Ф.Х. Галиев. В 2 ч. Ч. 2. Уфа: РИЦ БашГУ, 2018. С.139–145.
3. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 9. Вып. 1. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1950. 529 с.
4. Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб.: Типография Морского министерства, 1872. 754 с.
5. Мансурова Ю.В. Казанская адмиралтейская слобода в XVIII–XIX вв.: Автореферат дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Казань, 2010. 23 с.
6. Материалы для истории русского флота. Ч. III: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1866. XX, 726 с.
7. Бруин Корнелий де. Путешествие через Московию Корнилия де Бруина: пер. с фр. [и предисл. П.П. Барсова, проверенный по голландскому подлиннику О.М. Бодянским. М.: Унив. тип. (Катков и К^о), 1873. VII, [1], 292, XIX, [1] с.
8. ПСЗ–1. Т.3. №1579.
9. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 1: (1688–1701). СПб.: Гос. тип., 1887. [2], XXXII, 888, LIII с.
10. Устрялов Н.Г. История царствования Петра Великого. Т. IV. Ч. II. СПб.: Тип. II-го Отделения Собств. Его Имп. Вел. Канцелярии, 1863. 706 с.
11. Лансере Н.Е. Главное адмиралтейство и краткий очерк его создания. Л.: РИО морских сил РККА, 1926. 21 с.

Насыров К.З. Комиссия вице-адмирала П.М. Рожнова по упразднению Казанского адмиралтейства в 1826–1830 гг.

12. Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. СПб.: Тип. Комиссионера Императорской Академии художеств, Гогенфельдена и К^о 1864. 412 с.

13. Файзрахманов И.З. История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.). Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ; Изд. «Яз», 2014. 264 с.

14. ПСЗ–1. Т.5. №3149.

15. РГАДА. Ф. 248. Оп. 9. Кн. 523. Д. 54.

16. Смирнов В.Г. От карт ветров и течений до подводных мин: Незвестные страницы российско-американских научных и военных контактов в середине XIX в. СПб.: Гидрометеиздат, 2005. 239 с.

17. Веселаго Ф.Ф. Общий морской список. Ч. IV. Царствование Екатерины II. К-С. СПб.: Типография В. Демакова, 1890. 712 с.

18. РГАВМФ. Ф.212. Оп.9. Д.719.

19. Веселаго Ф.Ф. Общий морской список. Ч. V. Царствование Екатерины II: С-Ф. СПб.: Тип. В. Демакова, 1890. [2], 474 с.

20. РГАВМФ. Ф.19. Оп.1. Д.614.

Насыров Камиль Зиннатович – адвокат Адвокатской палаты Республики Башкортостан, аспирант кафедры Отечественной истории, историографии и источниковедения Института истории и государственного управления Башкирского государственного университета (г. Уфа); e-mail: adv.nkz012@mail.ru

Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Статья посвящена изучению динамики демографических сведений, особенностей миграционных процессов и масштабов изменений в поселенческой структуре Западного Закамья в 1716–1795 гг. Автором анализируются материалы переписей 1716, 1719, 1745, 1762 гг. и итоговые данные переписи 1795 г. служило-татарских поселений региона, выявляются годы основания населенных пунктов, определяются хронологические рамки и направления переселений. Исследователем делается попытка определить непосредственные связи между возложением на служилых татар адмиралтейской повинности и изменениями в поселенческой структуре региона.

Ключевые слова: Западное Закамье, служилые татары, переписи, XVIII век, миграция населения, история населенных пунктов, крещение, поместное землевладение, лашманская повинность.

После завоевания Казанского ханства вовлечение служилых татар на освоение приграничных и слабо заселенных территорий стало одним из главных направлений колонизационной политики Российского государства. Закамские земли, вплоть до сооружения в середине XVII в. оборонительной засечной черты, представлялись своего рода буферной зоной, разделяющей оседлую территорию от неподконтрольной государству кочевой степи. Как показали предыдущие наши исследования, еще со второй половины XVI в. территория Западного Закамья стала одним из основных регионов расселения служилых татар. Анализ материалов переписи 1716 г. показал, что к моменту перевода сословия служилых татар в адмиралтейское ведомство, они составляли примерно половину татарского и четверть всего населения края [1, с.225]. Целью настоящей работы является выявление особенностей расселения служилых татар Западного Закамья в период после трансформации их в податное состояние.

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Изучение материалов первых трех ревизий и сводных данных по переписи 1795 г. позволили с достаточной точностью выявить динамику демографических показателей, особенностей миграционных потоков и масштабы изменений в поселенческой структуре региона. При проведении I подушной переписи были учтены более 5000 закамских служилых татар, проживавших в 37 деревнях [Табл. 4]. За 25-летний период между I и II ревизиями демографическая ситуация в крае имела отрицательную динамику. Наряду с высокой смертностью, убыли населения в значительной степени способствовало отправление более 200 служилых в 1722–1724 гг. в Персидский поход и на последовавшее за ним строительство закавказских крепостей. С 1737 г. начинаются регулярные рекрутские наборы, в результате которых регион ежегодно терял в среднем 13 человек (до 1762 г. было набрано 327 рекрутов).

Вместе с тем, несмотря людские потери, количество служило-татарских населенных пунктов Западного Закамья за 1720–1745 гг. увеличилось вдвое. В этот период на территории региона служилыми татарами были основаны 29 новых поселений и повторно заселены еще 9 временно пустовавших деревень. Таких темпов заселения закамские земли не знали ни в предыдущие, ни в последующие годы [Табл. 3]. Главным фактором интенсивной колонизации выступала миграция населения, как внутрорегионального, так и межрегионального характера. Если в XVII в. освоение региона внешними колонистами по масштабам превышало над местными переселениями, то в XVIII в. ситуация меняется в обратную сторону. Материалы II ревизии показали о превышении доли внутренней колонизации уже со второй четверти XVIII в. [Табл. 3]

После определения к «корабельной работе» до 1745 г. на территорию Западного Закамья переселились из других регионов 561 семья служилых татар. Еще 140 семей прибыли между II и III ревизиями. Основную долю внешних переселенцев составляли выходцы из Симбирского уезда и прилегающей к нему юго-западной части Казанского уезда (территория современного Дрожжановского р-на РТ и юго-востока Чувашии). Это объясняется не только географической близостью Закамья и Предволжья, но и этногенетическими связями между населяющими эти регионы татарами-мещеряками [Табл. 5, 6].

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Менее $\frac{1}{5}$ часть от состава внешних переселенцев были служилые татары Алатырского и Курмышского уездов.

При основании новых поселений обычно участвовали выходцы из разных мест. Более однородный состав основателей характерен, прежде всего, для выселков, образованных в непосредственной близости от материнских селений. В качестве примера можно привести такие селения, как Аккузино, Нижний Салман, Новопоселенная Тахтала, Бибаевы Челны, Новое Камкино, Исанбаево, Демкино. Как правило, земельные угодья выселков и материнских селений считались общими и не размежевывались [Табл. 5, 6].

Во второй половине XVIII в. темпы переселенческой активности служилых татар в Западном Закамье заметно снижаются [Табл. 3]. За 16-летний период между II и III ревизиями в регионе служилыми татарами было образовано 8 новых поселений. Несмотря на относительно небольшие масштабы, характерной особенностью данного периода является увеличение доли миграции закамских служилых татар в другие регионы. Переселенцев из Западного Закамья обычно привлекали земли Восточного Закамья и Уфимского уезда. С середины XVIII в. все больше закамских служилых мигрировали в Оренбургский край. К примеру, 2 семьи из деревни Кулбаева Мураса и 8 семей из Старого Альметева, в т.ч. абыз Максют Сюрметев сын Мусин с тремя сыновьями переселились в 1750-х гг. в знаменитую Сеитову слободу [2, л.1073].

Важной особенностью расселения служилых татар XVIII в. выделяется этносоциальная однородность их селений. В отличие от представителей низших сословий, земельная собственность у которых была общинной, служилые татары получали земли в качестве поместного оклада и имели право распоряжаться ими по своему усмотрению – передавать по наследству, продавать и т.д. Переводы служилых татар в ясачное тягло были крайне редки. Из материалов первых трех ревизий нами выявлен лишь один случай перевода в ясачное сословие в 1722 г. 4 служилых татар дер. Челны [3, л.153об.]. Известен также пример обратного характера, когда все

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

ясачные татары дер. Ишметево, за исключением нескольких новокрещен, переведены в 1750-е гг. в служилое сословие [4, л.771].

После перевода в Адмиралтейское ведомство и зачисления в категорию государственных крестьян служилые татары сохранили прежние права по отношению к земельной собственности. При этом еще царскими указами первой половины XVII в. запрещалось отчуждение татарских земельных владений. Куплю-продажу собственных земель служилые татары могли осуществлять лишь с представителями своего сословия. При этом полностью избавиться от поместных владений они не имели право, так как это могло привести к оставлению службы [5, л.43]. После причисления в лашманы, эти же земли предназначались «для платежа государственных податей и справления корабельной работы» [6, л.631]

Политика насильственной христианизации нерусских народов, проводимая на уровне правительства в 1730–1750-х гг. затронула все сферы жизни татарского общества. Первые сведения о новокрещенах среди служилых татар Закамского региона начали появляться с начала 1740-х гг. К моменту проведения II ревизии из более чем 5000 закамских служилых татар мужского пола были крещены всего 15 человек. Все они, без исключения, были переселены в кряшенские деревни [3, л.180–191]. В 1743 г. была проведена крупная компания по разрушению мечетей, в ходе которого в 31 из 50 служило-татарских селений региона, мечети были сломаны [1, с.208]. Между 1748–1749 гг. произошло массовое крещение населения края. По данным переписи 1762 г., из 17000 служило-татарского населения обоего пола крещению подверглись 988 человек, т.е. менее 6% от общего количества. На этот раз основная масса крещеных были оставлены в своих жилищах [Табл. 5, 6].

Разделение односельчан по религиозному признаку привело в середине XVIII в. к новой волне миграционной активности. В течение 1750-х гг. из старинных служило-татарских деревень выделились 7 выселков, население которых состояло исключительно из мусульман (Елхово, Утемишево, Новопоселенная Тохтала, Тойметкино, Нижний Карамыш, Токмакла, Вершина Малый Черемшан)

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

[Табл. 6]. Крещение хотя и незначительной части служило-татарского населения нарушило существовавшие прежде в их среде земельные отношения, что в конечном итоге привело к крупным изменениям в поселенческой структуре региона. Став представителями господствующей религии, крещеные служилые татары получили свободно продавать свои поместные владения. Обычно, крещеные татары совершали эти сделки после переселения из родных деревень. В качестве их покупателей во всех случаях выступали русские помещики. Видимо, материальное состояние их бывших односельчан-татар не позволяло в те годы расширять свои земельные угодья. По отказным и спорным делам известно о более 40 фактах продажи крещеными татарами русским помещикам поместных владений в 17 служило-татарских селениях [Табл. 7].

В иных случаях служилые новокрещены выступали в качестве посредников между татарами-мусульманами и русскими помещиками. Сценарии подобных сделок идентичны друг другу и происходили они следующим образом. Служилый татарин, имевший намерение креститься, но еще не объявивший об этом, в массовом порядке закупал земли у сородичей-мусульман. Затем в течение непродолжительного времени он объявлял о своем крещении, и сразу же перепродавал купленные ранее земли русскому помещику [Табл. 8]. Особо показательны по такого рода сделке действия крещеного татарина Андрея Иванова (Абдула Илеменева). Будучи в уездном городе Ставрополе Абдул Илеменев в 22 и 23 числа ноября 1760 г. выкупил у пятерых служилых татар и одного новокрещена из дер. Мамыково, состоящие при том селении их земельные владения. 29 ноября, уже будучи новокрещеном Андреем Ивановым он продал эти земли бригадиру А.С. Малахову [7, л.72–80об.].

Получив поместные владения в служило-татарских селениях, помещики обычно заселяли их своими крепостными крестьянами и дворовыми людьми. Практиковались четыре разных способа водворения помещичьих крестьян на приобретенные татарские земли. Первый, самый ранний и радикальный способ предполагал полное завладение помещиками бывшей татарской деревней и заселение его

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

крепостными. В подобных случаях коренное население навсегда покидали родные очаги (примеры – селения Вожи, Ерыклы-Муллино, Старая Мураса, Дияшево, Мамыково, Тернышево). По другому способу прежние хозяева служилые татары и переселившиеся крепостные в течение некоторого времени жили вместе. Затем татары выселялись на оставшиеся за ними владения и образовывали новые поселения с прежним названием (примеры – селения Верхняя Майна, Муллино, Старая Киреметь, Алкино, Токмакла, Студенец). По третьему способу служилые татары и помещицы крепостные проживали вместе, занимая при этом разные обособленные части селений (примеры – селения Ерыклы, Елтан, Адельшино, Служилая Шентала, Кадралево, Нарат Илга, Тюгальбаево, Татарская Тахтала). По четвертому способу русские помещики не водворялись в татарских деревнях, а на купленных владениях основали новые селения (примеры – селения Кисилевка, Кривозерка, Новый Салман, Анненская, Русская Мелеша, Кулбаево Мураса, 1-я Сабуровка, 2-я Сабуровка) [Табл. 5]. Были также особые случаи, связанные с прибытием русских помещиков. Так, служилые татары дер. Татарская Тахтала после водворения в 1750-х гг. помещика в полном составе переселились в ясачную татарскую дер. Шапкино, где числились отдельным поселением. В родину возвратились лишь спустя 30–40 лет.

Отсутствие материалов IV и V ревизий не позволяют в полной мере проследить изменения произошедшие в поселенческой структуре Западного Закамья в последней трети XVIII в. Вместе с тем, наличие сводных данных по переписи 1795 г. дают возможность выявить некоторые особенности данного этапа развития. Одним из значимых отличий проявляется в возникновении в регионе в 1770–1780-х гг. более десятка мелких выселков, основанных преимущественно представителями элиты служило-татарского сообщества – мурзами [Табл. 6]. Эти поселения, как правило, образовывались на мельничных угодьях их владельцев и на непосредственной близости от материнских селений. На протяжении более чем полутора векового периода заселения в закамских землях обосновались представители более 60 мурзинских родов [Табл. 10]. Их присутствие

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

выявлено в 40 служилых селениях региона. Нам пока неизвестны причины, побудившие некоторых закамских мурз обособиться от остальной массы служило-татарского населения. Видимо, это явление было обусловлено не только экономическими причинами.

Несмотря на привлечение значительного объема фактического материала, непосредственной связи между возложением на служилых татар адмиралтейской повинности и изменениями в поселенческой структуре региона не выявлено. В качестве исключения можно привести ссылку в одном из документов межевания на указ Казанской адмиралтейской конторы, в котором говорится, что «деревни Тигин татара поселены для работы корабельных лесов» [8, л.62] Тем не менее, лашманский период в истории закамских служилых татар в плане развития поселенческой структуры региона характеризуется положительной динамикой основных показателей. Начавшийся еще в с XVI в. процесс «обретения родины» служилыми татарами на закамских землях, именно во второй четверти XVIII в. переживал самую активную фазу. Проведенные исследования показали, что в течение рассмотренного 79-летнего периода количество служило-татарских населенных пунктов в регионе увеличилось на 44%, а населения – на 70%. [Табл. 2]. В условиях интенсивных колонизационных процессов, субъектами которых выступали различные этносоциальные группы, формирование служилыми татарами мощного тюрко-мусульманского пласта придало устойчивость и конкурентоспособность всему татарскому населению региона.

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Приложения

Таблица 1

Темпы заселения служилыми татарами территории Западного Закамья в XVII-XVIII вв.

[2, л.98–1136; 3, л.73–209; 4, л.1–138; 9, л.249–653; 10, л.69–104; 11, л.1–161; 12, с. 225]

Периоды заселения	Количество поселений	Доля от общего количества %	Темпы заселения
До середины XVII в.	13	12,9	?
1650–1690	9	8,9	1 селение на 4,4 г.
1691–1719	15	14,9	1 селение на 2 г.
1720–1745	38	37,6	1 селение на 0,6 г.
1746–1795	26	25,7	1 селение на 2 г.
Всего	101	100	–

Таблица 2

Изменение доли служило-татарского компонента в составе населения и поселенческой структуре Западного Закамья в XVIII в.

[4, л.1–138; 11, л.1–161; 12, с. 225]

Годы переписей	Население			Населенные пункты		
	Кол-во	В % по отношению к татарам	В % по отношению к населению региона	Кол-во	В % по отношению к татарским н.п.	В % по отношению ко всем н.п. региона
1716	7645	54%	23%	37	50%	19%
1795	26019	63%	16%	101	67	26%

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Таблица 3

Показатели внутрирегиональной и межрегиональной миграции в служило-татарских селениях Западного Закамья (по материалам переписей 1745 и 1762 гг.)
[2, л.98–1136; 3, л.73–209; 9, л.249–653; 10, л.69–104]

Категории переселенцев	1719, 1744 гг.		1745, 1762 гг.	
	Кол-во семей	В % к категории	Кол-во семей	В % к категории
Переселившиеся в Закамские селения всего	1007	100	701	100
Переселившиеся по региону	667	54	340	71
Переселившиеся из других регионов, в т.ч.	561	46	140	29
из Симбирского уезда и юго-западной части Казанского уезда	374	66,6	67	47,8
из Алатырского и Курмышского уездов	104	18,5	21	15
из Саранского, Темниковского и Пензенского уездов	21	3,7	–	–
из Уфимского уезда и Восточного Закамья	18	3,2	9	6,4
из Оренбургской губернии и южной части Казанского уезда	16	2,8	22	15,7
из Свияжского уезда	19	3,4	14	10
из других регионов	6	1	9	6,4
Переселившиеся в другие регионы	41	100	65	100
в Уфимский уезд и Восточное Закамье	34	83	34	52,3
в Оренбургскую губернию и южную часть Казанского уезда	–	–	28	43
в Симбирский уезд	4	10	–	–
в другие регионы	3	7	3	4,7

Демографические показатели в служило-татарских селениях Западного Закамья между I и II ревизиями (1719–1745 гг.)
(учитывается количество населения мужского пола)
 [3, л.73–209; 9, л.249–653]

№ п/п	Названия поселений	Людность по I ревизии	Выбывшие										Прибывшие			Людность по II ревизии			
			умершие	отправлены в перендский поход		набраны в рекруты	отправлены на работу в лашманы	разные города	переселившиеся		по другим причинам			всего	заселившиеся		всего		
				в Баку и Куру	в Сулак				в низовой корпус	в Баку	в другие регионы	в Бетгах	каaptors					крещены	
1.	Ерыклы	96	40		2	4					21	2	2	2	71	28	35	63	88
2.	Тохтала	80	39	4		3				6	-	1			53	2	48	50	77
3.	Новый Салман	182	83	9		5		1и		13	2	1			114	2	130	132	200
4.	Старый Салман	89	39	5		1		1и		-	-	-			46	10	79	89	132
5.	Безна, Тюгалбаево	175	82	10		7				9	-	2			110	11	94	105	170
6.	Новое Янбухтино	138	51	7		2				2	-	1			63	10	145	155	230
7.	Азмер	27	13	1		1				-	1	-			15	11	39	50	62
8.	Вожи	20	15			1				4	-	-			-	-	-	-	-
9.	Большой Тигин	441	178		17	10	3	Зас		120	10	5			394	31	72	103	150
10.	Верхние Курнали	226	97	9		5	3	1вр		27	5	-			153	8	124	132	205
11.	Верхняя Шенгала	245	114			11				43	-	2	-		171	12	117	129	203
12.	Нижний Тигин	27	8							10	2	-			20	111	6	117	124
13.	Мусломкино	140	59	6		3				42	3	-			113	53	72	125	152
14.	Калево, Малая Бахта	124	43		4					6	7	1			61	35	81	116	179
15.	Новое Демкино	71	30	4						16	-	-			58	3	35	38	51
16.	Новая Киремень	45	16	2						13	-	-			31	9	29	38	52

**Миграционные процессы в служило-татарских селениях Западного Закамья
после определения к адмиралтейскому ведомству (1719–1762 гг.)**

[2, л.98–1136; 3, л.73–209; 4, л.1–138; 9, л.249–653; 10, л.69–104; 11, л.1–161]

№ п/п	Названия поселений (Время основания)	Места выхода прибывших переселенцев, количество их семей, годы переселения (с 1719 по 1762 гг.)		Поселения за пределами региона, заселенные закамскими служилыми татарами	Людность на 1762 г.	Дворность и людность на 1795 г.
		Селения закамского региона	Селения других регионов			
1	Тохтала (Основана в 1701 г.)	Ургагар (Н.д.), 1-1726 Тюгалбаево (Н.д.), 3-1745-62 Янбухтино (Н.д.), 7-1745-62	Полевой Бикшик (Св.у.), 1- до1745		167 кр. 14	23/142
2	Новый Салман (Основана в 1701 г.)	Вожи (Н.д.), 1-до1745 Ургагар (Н.д.), 1-до1745	Сеитмерги? (Уф.у.), 1-до1745 Нуркеево (Уф.у.), 1-до1745 Макуллово (Св.у.), 1-до1745 Балчиклы (Св.у.), 1-до1745 Безна (Сим.у.), 1-до1745 Пашагово (Ал.у.), 1-до1745 Рыбиши (Ал.у.), 2-до1745	Ишкеево (Сим.у.), 1-1729	386 кр. 26	кр. 1/1 82/514 яс. 3/22
3	Старый Салман (Известна с 1640-х гг.)	Тохтала (Н.д.), 1-до1745 Янбухтино (Н.д.), 1-1734	-	Казан. Татар. Слобода, 2-1745-62	324	84/517 яс. 3/8
4	Безна, Тюгалбаево (Известна с 1681 г.)	-	Полевой Бикшик (Св.у.), 1-до1745 Сайхак (Уф.у.), 1-до1745 Шаймурзино (Сим.у.), 1-до1745 Шатыршан (Сим.у.), 1-до1745 Дуван (Сим.у.), 1-до1745 Кибан? (Н.д.), 2-до1745	Сайхак (Уф.у.), 1-1745-62	291 кр. 26	65/373 кр. 6/33
5	Новое Янбухтино (Известна с 1620-х гг.)	Вожи (Ногай. д.), 1-1736		-	506 кр. 2	125/727
6	Азмер (Известна с 1620-х гг.)	-	Явшенк? (Каз.у.), 1-до1745 Сикеево (Св.у.), 2-до1745	-	106	27/175

7	Большой Тигин (Известна с 1640-х гг.)	Кулбаево Мураса (Н.д.), 1-1743 Ниж. Тигин (Н.д.), 5-1744, 1-1745-62 Калево (Н.д.), 1-до1745 Урагар (Н.д.), 1-1729 Верх. Майна (Н.д.), 1-1745-62 Аккузино (Н.д.), 1-1745-62	Нов. Тинчали (Сим.у.), 1-до1745 Нов. Тукшум (Сим.у.), 1-до1745	Ср. Чепкас (Н.д.) 1-1738 Аварали (З.д.) 3-1742 Урмаево (Св.у.) 1-1728 Таврамыш (З.д.) 1-1741 Юсупово (З.д.) 1-1742 ?, (Ор.г) 1-1745-62	345 кр. 7	79/540
8	Верхние Курналы (Известна с 1678 г.)	Ислейкино (Н.д.), 1-1745-62 Аккузино (Н.д.), 1-1745-62 Шихмаево (Н.д.), 1-1745-62	Бусторли Враг (Сим.у.), 1-до1745 Маклаково (Кур.у.), 1-до1745 Ендовшие (Ал.у.), 1-до1745	Таврамыш (З.д.) 1-1743 Юсупово (З.д.) 2-1742	412 кр. 35	100/647 кр. 2/16
9	Верхняя Шентала (Известна с 16?? гт.)	Мусломкино (Н.д.), 1-1724	Дербышево (Тем.у.), 1-до1745 Инят (Сар.у.), 1-до1745	-	299 кр. 52	18/74 м. 4/21 кр. 6/53
10	Мусломкино (Основана в 1713 г.)	Верх. Майна (Н.д.), 1-1724 Верх. Курналы (Н.д.), 2-1729, 2-1745-62 Верх. Шентала (Н.д.), 3-1729 Челны (Н.д.), 1-1724 Адылшино (Н.д.), 1-1745-62 Сарсаз (Н.д.), 1-1745-62 Шербень (Н.д.), 2-1745-62	Верхний Берут (Каз.у.), 1-до1745 Челны (З.д.), 1-до1745 Кагерле (Сим.у.), 2-до1745 Ст. Чокалы (Сим.у.), 1-до1745 Ниж. Чокалы (Сим.у.), 1-до1745 Пожарки (Ал.у.), 1-до1745	Таврамыш (З.д.) 2-1722 Уразово (З.д.) 1-1734	377 кр. 23	54/359 м. 30/207 кр. 4/27
11	Калево, Малая Бахта (Известна с 1??? г.)	Студенец (Н.д.), 6-до1745, 1-1745-62 Верх. Шентала (Н.д.), 1-1729 Юшурма (Ногай. д.), 2-до1745 Адылшино (Н.д.), 4-1745-62	Грибан (Ал.у.), 1-до1745 Урайкино (Н.д.), 1-1745-62	Септгино (Н.д.) 6-1735?	391 кр. 28	89/560 м. 16/153 кр. 5/45
12	Новое Демякино (Основана в начале XVIII в.)	Елтан (Н.д.), 1-до1745 Нов. Киреметь (Н.д.), 1-до1745, 2-1745-62 Адылшино (Н.д.), 2-1745-62	Янтудино (Н.р.), 3-1745-62 Казалы, Абдулово (Н.д.), 1-1745-62 Кандала, Асаново (Н.д.), 1-1745-62 Ст. Задур (Сим.у.), 2-1745-62 Чембулат (Св.у.?), 1-1745-62	-	184 кр. 39	35/225 кр. 7/60

13	Новая Киреметь (Основана в начале XVIII в.)	Нов. Амия (Н.д.), 1-1743 Ст. Киреметь (Н.д.), 4-1735 Ст. Ибрайкино (Н.д.), 1-1745-62 Демкино (Н.д.), 4-1745-62 Ерыклы (Ст.у.), 2-1733, 1-1745-62 Муслюмкино (Н.д.), 1-1745-62	Ягуглино (Н.д.), 2-1741 Ст. Ишлы (Сим.у.), 1-до1745 Мочалей (Сим.у.), 1-1745-62	Тимяшево (Ст.у.) 3-1745-62	136	38/194
14	Старая Киреметь (Основана в начале 1690-х гг.)	Нов. Киреметь (Н.д.), 2-1736 Студенец (Н.д.), 2-1739 Бол.Тигин (Н.д.), 1-1738 Муслюмкино (Н.д.), 1-до1745 Ерыклы (Каз. у.), 1-до1745 Ислейкино (Н.д.), 1-1745-62 Каргала (Н.д.), 1-1745-62	Верх. Каракига (Сим.у.), 5-до1745 Янганаево (Каз. у.), 1-до1745 Ср. Чебакса (Сим.у.), 2-до1745 Тенкаш (Сим.у.), 1-до1745 Ст. Мочалей (Ал.у.), 1-до1745 Маклаково (Куру.у.), 1-до1745 Лямбир (Сар.у.), 1-до1745	-	0	0
15	Старый Адам (Известна с 1640-х гг.)	Студенец (Н.д.), 2-1739 Бол.Тигин (Н.д.), 1-1735 Нов. Адам (Н.д.), 1-1726 Елтан (Н.д.), 1-1742 Ерыклы (З.д.), 2-1722 Каргаполе (Н.д.), 1-до1745 Адемса (Каз.у.), 1-до1745 Демкино (Н.д.), 1-1745-62 Каргалы (Н.д.), 1-1745-62	Ст. Кокерле (Сим.у.), 1-до1745 Ст. Тинчале (Сим.у.), 1-1725 Полевой Выхшик (Св.у.), 1-1734	-	198	42/262 м. 1/7 кр. 4/47
16	Новый Адам (Известна с 1712 г.)	Муслюмкино (Н.д.), 1-1722 Ст. Камкино (Н.д.), 1-1738 Калево (Н.д.), 3-1745-62	Кузьмино (Ал.у.), 1-до1745	Каратай (Н.д.), 3-1745-62	198	?
17	Верхняя Майна (Основана с 1777 г.)	Мулдино (Н.д.), 2-1736 Бол.Тигин (Н.д.), 2-1741	-	Елга (Н.д.), 1-1744	кр. 11 132 кр. 34	30/183 2/10
18	Елтан (Основана в 1700 г.)	Мулдино (Н.д.), 1-1736 Верх. Шентала (Н.д.), 2-1734 Бол.Тигин (Н.д.), 1-1735 Верх. Курнали (Н.д.), 1-1724	Урмай (Н.д.), 1-до1745 Уразовка (Сим.у.), 3-до1745 Ишнамса (Сим.у.), 5-до1745 Горинка (Сим.у.), 1-до1745 Нагаево (Сим.у.), 1-до1745	Бардак? (З.д.), 11-1744 Вершина Сугышлы (Н.д.), 15-1745-62	200	68/512 0/3

				Драка (Сим.у.), 1-до1745 Чалдакэй (Сим.у.), 2-до1745 Верх. Чапкас (Сим.у.), 1-до1745 Ст. Ишли (Сим.у.), 1-до1745 Балавода (Ал.у.), 1-до1745 Кламен (Ал.у.), 1-до1745 Сермяс (Пен.у.), 1-до1745						
19	Челны (Известна с XVI в.)	Стуленец (Н.д.), 1-до1745 Азево (Н.д.), 1-1745-62 Нов. Челны (Н.д.), 2-1745-62 Ст. Камкино (Н.д.), 1-1745-62 Кичу Адамса (З.д.), 1-1745-62 Бол.Тигин (Н.д.), 1-1725 Ургагар (Н.д.), 2-1729 Нов. Салман (Н.д.), 2-1745-62 Верх. Курнали (Н.д.), 1-1745-62	Стуленец (Н.д.), 1-до1745 Долгий Остров (Н.д.), 1-до1745 Андреевка (Кур.у.), 1-до1745 Ст. Чукалы (Сим.у.), 1-1745-62	Измаилово (Каз.у.), 1-1725 Темерян (Каз.у.), 1-1729	221 кр. 6	36/284 кр. 1/4				
20	Каргаполе (Известна с 1691 г.)	Каргаполе (Н.д.), 1-1744, 1-1745-62 Калево (Н.д.), 1-до1745 Бол.Тигин (Н.д.), 1-до1745 Четыре Двора (Н.д.), 1-1760 Стуленец (Н.д.), 1-1745-62 Калево (Н.д.), 4-1745-62 Ст. Камкино (Н.д.), 1-1729	-	Абдикеево (Н.д.), 2-1745-62 Гремячий Ключ (Н.д.), 1-1745-62	264 кр. 42	60/362 кр. 5/56				
21	Маметчалево, Ургагар (Известна с 1692 г.)	Каргаполе (Н.д.), 1-1744, 1-1745-62 Калево (Н.д.), 1-до1745 Бол.Тигин (Н.д.), 1-до1745	Шигирдан (Н.д.), 2-1744 Бол.Челны (Сим.у.), 1-до1745	Кичучат (Н.д.), 1-1745-62	366 кр. 22	39/254 кр. 2/9				
22	Аппарово (Известна с 1670-х гг.)	Четыре Двора (Н.д.), 1-1760 Стуленец (Н.д.), 1-1745-62 Калево (Н.д.), 4-1745-62	Грибан (Ал.у.), 1-до1745 Кашино (Сим.у.), 1-1745-62	-	418 кр. 1	67/421 м. 18/163				
23	Стуленец (Известна с 1670-х гг.)	Ст. Камкино (Н.д.), 1-1729	-	Измаилово (Н.д.) 1-1743 Клевино (Н.д.), 2-1745-62	180 кр. 34	31/217 кр. 3/16				
24	Старое Камкино (Известна с 1690-х гг.)	Стуленец (Н.д.), 1-1738 Сунчелево (Каз.у.), 1-до1745	Азяк (Уф.у.), 1-до1745 Грибан (Ал.у.), 1-до1745 Пашат (Ал.у.), 2-до1745	Клевино (Н.д.), 3-1745-62 Сутышлы (Н.д.), 1-1745-62	251 кр. 1	44/169 м. 6/56 кр. 1/4				
25	Кулбаево Мураса (Известна с XVI в., повторное заселение в 1670-х гг.)	Ст. Камкино (Н.д.), 2-1729 Каргаполе (Н.д.), 1-до1745 Калево (Н.д.), 1-до1745 Муллино (Н.д.), 1-1745-62 Аделшино (Н.д.), 1-1745-62 Мамыково (Н.д.), 1-1745-62	Карга (Ал.у.), 1-до1745 Пишы (Ал.у.), 2-до1745 Ср.Лузян (Пен.у.), 1-до1745 Атар (Ал.у.), 1-1745-62	Сейтова Слобода, 2-1745-62	401 кр. 49	97/553 м. 3/33 кр.яс.13/73				

26	Старая Амзя (Известна с 1670-х гг.)	Бол. Тигин (Н.д.), 3-1743 Елтан (Н.д.), 1-1740 Нов. Амзя (Н.д.), 1-1729 Верх. Амзя (Н.д.), 4-1745-62	Мочалей (Сим.у.), 1-до1745 Красная (Сим.у.), 1-до1745	79 кр. 8	20/121 кр. 1/2
27	Муллино (Известна с 1680-х гг.)	Бол. Тигин (Н.д.), 2-1740 Калево (Н.д.), 1-1745-62 Каргаполе (Н.д.), 1-1745-62 Четьяре Двора (Н.д.), 2-1745-62	Янтудино (Сим.у.), 1-1723 Нагаво (Сим.у.), 1-до1745 Уреньбаш (Сим.у.), 1-до1745	121 кр. 19	20/111 кр. 3/16
28	Дяшево, Селенуш (Основана в 1690-х гг. с 1770-х гг. во владении русских помещиков)	Тахтала (Н.д.), 3-1745-62	Тимошкино (Сим.у.), 2-до1745, 1-1745-62	105 кр. 13	-
29	Мамково (Основана в 1690-х гг. с 1770-х гг. во владении русских помещиков)	Ст. Киреметь (Н.д.), 1-1730 Кулбаево Мураса (Н.д.), 1-1744	Ст. Чекур (Сим.у.), 2-до1745	45	-
30	Новая Амзя (Основана в 1713 г.)	Ст. Амзя (Н.д.), 4-1730, 1- 1745-62 Верх. Амзя (Н.д.), 2-1745-62 Абдулово Багряш (Н.д.), 1-1745-62	Ст. Задур (Сим.у.), 1-до1745	139	35/222
31	Старая Мураса (Известна с 1640-х гг. с 1750-х гг. во владении помещиков)	-	Тукшум (Сим.у.), 1-до1745	-	-
32	Турначево (Основана в 1690-х гг. с 1773 г. во владении помещиков)	Муллино (Н.д.), 2-1734 Вожя (Н.д.), 2-1736 Дяшево (Н.д.), 1-1729 Бол. Тигин (Н.д.), 1-до1745	Урайкино (Сим.у.), 3-1740 Тукшум (Сим.у.), 2-до1745 Тимошкино (Сим.у.), 2-до1745	130 кр. 30	-
33	Старое Альметьево (Изв. с XVI в. повтор- ное заселение 1670 гг.)	Ст. Мураса (Н.д.), 2-до1745 Нов. Альметьево (Н.д.), 2- до1745, 1-1745-62 Янбухтино (Н.д.), 1-до1745 Тюгалбаево (Н.д.), 1-1745-62	Емекеево (Св.у.), 2-1745-62 Каратай (Св.у.), 2-1745-62 Бурнашево (Св.у.), 1-1745-62 Атабаево (Св.у.), 2-1745-62	199 кр. 10	39/267 кр. 2/13
			Сейтова Слобода, 8-1745-62 Аменяк (Буг.у.) 1-1745-62 Кадряково (Уф.у.) 1-1745- 62		

34	Новое Альметьево (осн. в нач. XVIII в.)	Ст. Мураза (Н.д.), 1-до1745 Ст. Альметьево (Н.д.), 2-1762	Холяшево (Каз.у.), 1, до1745 Бакеево (Св.у.), 2-1745-62	Батаево (?), 1-1744 Тимяшево (Ст.у.) 2-1745-62 Кандляково (Ор.г.) 1-1745-62 Аменяк (Буг.у.) 1-1745-62 Илькино (З.д.), 1-1745-62 Уразово (З.д.), 3-1743	304 кр. 3	84/434 кр. 1/9
35	Ерыклы (Известна с 1620-х гг.)	Бол.Тигин (Н.д.), 3-1740 Новая (Каз.у.), 1-до1745 Адамса (З.д.), 1-1745-62 Азеево (Н.д.), 1-1745-62	Ишеево (Кур.у.), 1-до1745 Шурут (Н.д.), 1-до1745 Шигирдан (Н.д.), 3-1726, 1-1729 Уразово (Сим.у.), 3-до1745 Чокалы (Сим.у.), 1-до1745 Добрамыш (З.д.), 1-1745-62		107 кр. 2	37/277 кр. 5/37
36	Ишметьево, Киязлы (Основана в 1698 г.)	Ясачные татары, переведенные в служилое сословие в середине XVIII в.		Ямешево (Уф.у.) 3-1745-62 Аканнаево (Ор.г.) 1-1745-62	165 кр.яс. 13	60/303 кр.яс. 6/55
37	Вожи (Основана с 1??? г.)	-	-	-	-	-
	Итого	1719-1745 гг. - 115 семей 1746-1762 гг. - 84 семей	1719-1745 гг. - 115 семей 1746-1762 гг. - 24 семей	1719-1745 гг. - 39 семей 1746-1762 гг. - 44 семей	8200 кр. 554	10702 кр. 556

**Поселения, образованные и заселенные
после приписки служилых татар к адмиралтейскому ведомству (1719–1795 гг.)**
[2, л.98–1136; 3, л.73–209; 4, л.1–138; 9, л.249–653; 10, л.69–104; 11, л.1–161]

№ п. п.	Названия поселений (Время основания или повторного заселения)	Места выхода переселенцев, количество их семей, годы переселения (с 1719 по 1762 гг.)		Поселения за пределами региона, заселенные закавказскими служилыми татарами	Людность на 1762 г.	Дворность и людность на 1795 г.
		Селения закавказского региона	Селения других регионов			
1	Нижний Салман (Основана в конце 1720-х гг.)	Новый Салман (Н.д.), 7-1730 Вожги (Н.д.), 1-1736	Нов. Задур (Сим.у.), 1-до1745 Казыево (Св.у.), 2-до1745 Рыбищи (Ал.у.), 1-до1745	-	129	29/168
2	Толкиш (Основана в 1722 г.)	Муслюмкино (Н.д.), 18-1722 Ст. Амзя (Н.д.), 2-1730 Верх. Шентала (Н.д.), 2-1732, 2-1745-62 Муллино (Н.д.), 2-1734, 1-1745-62 Ст. Мураеса (Н.д.), 1-до1745 Бол.Тигин (Н.д.), 1-1730 Шербень (Н.д.), 2-1745-62	Шатыршан (Сим.у.), 3-до1745 Яншик (Сим.у.), 1-до1745 Пунят (Сар.у.), 1-до1745 Тавлы (Сар.у.), 1-до1745 Бузаев (Пен.у.), 1-до1745 Ламат (Пен.у.), 1-до1745 Печенки (Пен.у.), 1-до1745 Токмак-Карай (Уф.у.), 1-до1745	-	330	60/566 м.40/232 кр. 2/26
3	Сарсаз (известна с 1687 г., повторно заселена в начале 1720-х гг.)	Ст. Мураеса (Н.д.), 1-до1745 Бол.Тигин (Н.д.), 1-1730 Муллино (Н.д.), 2-1736 Муслюмкино (Н.д.), 2-1722 Алларово (Н.д.), 1-1721 Н.Демкино (Н.д.), 1-1730 Толкиш (Н.д.), 1-1745-62	Нов. Чокалы (Сим.у.), 3-до1745 Ст. Каверле (Сим.у.), 3-до1745 Ст. Чокалы (Сим.у.), 1-до1745	-	119	33/225 м.2/13 кр. 4/33

4	Ромашкино (известна с 1640-х гг., повторно заселена в середине 1720-х гг.)	Верх. Курналы (Н.д.), 8-1729 Мусломкино (Н.д.), 1-до1745 Тахтагала (Н.д.), 1-до1745	Урмаево (Н.д.), 4-1734 Шигирдан (Н.д.), 1-1726 Ст. Тинчали (Сим.у.), 2-1730 Чокалы (Сим.у.), 1-до1745 Махлаково (Кур.у.), 7-до1745 Махлаково (Кур.у.), 4-до1745 Ишеево (Куру.у.), 3-до1745 Айдино (Куру.у.), 1-до1745 Пашатово (Ал.у.), 1-до1745 Камкино (Ал.у.), 1-до1745 Семеновка (Ал.у.), 1-до1745	-	129 кр. 19	62/475 кр. 5/52
5	Нижний Тигин (основана в 1717-1718 гг.)	?; 5-1718 Бол.Тигин (Н.д.), 25-1728 Ургагар (Н.д.), 1-1745-62	Шурут (Н.д.), 1-до1745 Уби (Н.д.), 2-до1745 Арбаш (Уф.у.), 1-до1745 Балчыклары (Св.у.), 1-до1745	Полевой Быкшик (Св.у.) 1-1721	205 кр. 30	59/438 кр. 1/6
6	Ислейкино (известна с 1640-х гг., повторно заселена в начале 1730-х гг.)	Верх. Курналы (Н.д.), 2-1734	Шигирдан (Н.д.), 10-до1745 Махлаково (Куру.у.), 1-до1745 Ст. Какерле (Сим.у.), 8-до1745 Дрожжаной Куест (Сим.у.), 1-до1745 Ст. Ишли (Сим.у.), 2-до1745	-	196	71/459
7	Адылшино (основана в 1729 г.)	Верх. Шентгала (Н.д.), 20-1729; 4-1750-62 Елтан (Н.д.), 7-до1745 Калево (Н.д.), 1-1735 Муллино (Н.д.), 4-1734 Четыре Двора (Н.д.), 1-1745-62	Инят (Сар.у.), 2-до1745 Кривозерье (Сар.у.), 2-до1745	Токшуклы (Н.д.), 3- 1745-62	220 кр. 23	51/419
8	Абдулово Баграш (основана в начале 1730-х гг.)	Ниж. Тигин (Н.д.), 1-1740 Верх. Курналы (Н.д.), 1-до1745 Бол.Тигин (Н.д.), 1-1734, 1- 1739	Нов. Тинчали (Н.д.), 2-1734 Ст. Тинчали (Н.д.), 6-1735, 1741, 1742 Ср. Чепкас (Н.д.), 2-до1745 Малые Челны (Н.д.), 6-до1745 Шаймурзино (Н.д.), 1-1743? Кичу Малыкы (З.д.), 1-1745-62 Дрожжаной Куест (Сим.у.),	Ст. Тинчали (Н.д.), 6- 1764 Сенгово, Керлигач (Н.д.), 2-1769	236 кр. 10	?

9	Черный Ключ (основана в начале 1720-х гг.)	Абдулово Багряш (Н.д.), 1-1745-62 Ст. Багряш (Н.д.), 1-1745-62	2-1745-62 Ср. Чепкас (Н.д.), 3-1745-62 Челны (Сим.у.), 2-1745-62 Верх. Чепкас (Н.д.), 2-1745-62 Нов. Студенец (Сим.у.), 7-1745-62	Кирмен (Н.д.), 1-1745-62	231	?
10	Новопоселенная, Черный Ключ (осн. в 1720-х гг. в сер. XVIII в. переселяется в дер. Тойметкино)	-	Нов. Студенец (Сим.у.), 7- до1745 Ст. Студенец (Сим.у.), 9-до1745 Ср. Чепкас (Сим.у.), 2-до1745 Мал. Челны (Сим.у.), 1-до1745 Ст. Тинчали (Сим.у.), 2-1743, 1-1763 Нов. Тинчали (Сим.у.), 1- до1745 Уби Начарово (Н.д.), 4-1743 Ребши (Ал.у.), 2-до1745 Шукши (Пен.у.), 1-до1745 Мал. Челны (Сим.у.), 3-до1745 Мочалей (Сим.у.), 3-до1745 Безна (Сим.у.), 1-до1745 Каракаган (Сим.у.), 4-до1745 Тенкаш (Сим.у.), 2-до1745	-	-	-
11	Старый Багряш (основана в 1718 г.)	Ерыклы (Каз. у.), 3-1732?	Ст. Студенец (Сим.у.), 3-до1745 Нов. Студенец (Сим.у.), 5- до1745 Верх. Чепкас (Сим.у.), 6-1738? Сорок Сайдак (Сим.у.), 2-1729 Шигирдан (Н.д.), 2-1729 Шаймурзино (Сим.у.), 7-1718 Нов. Тинчали (Сим.у.), 2- 1730,1739	Ключиши (Н.д.), 1- 1745-62 Клеметнево (Н.д.), 1- 1745-62	189 кр. 57	?

12	Шербень (основана в конце 1720-х гг. недалеко от ясачной дер. Шербень. Выслана между 1745-1762 гг.)	Бол. Тигин (Н.д.), 1-1734 Верх. Шентала (Н.д.), 1-до1745 Ст. Киремень (Н.д.), 2-до1745 Верх. Курнали (Н.д.), 1-1740 Толкиш (Н.д.), 2-до1745 Нов. Адам (Н.д.), 1-до1745 Янбухтино (Н.д.), 1-1744	Елга (Н.д.), 1-1728	-	-	-
13	Аксузино (Ср. Тигин) (основана в 1700 г. Повторно заселена в 1738 г.)	Бол.Тигин (Н.д.), 22-1738 Кулбаево Мурса (Н.д.), 1-1743 Верх. Курнали (Н.д.), 1-1724 Мурса (Н.д.), 1-до1745	Леканлы (Уф.у), 1-до1745 Шигирлан (Н.д.), 1-до1745 Чепкас (Н.д.), 1-1745-62	-	469 кр. 23	112/659 м.11/70 кр. 2/15
14	Каменка (Нижняя) (основана в начале 1730-х гг.)	Бол.Тигин (Н.д.), 2-1744 Шербень (Н. д.), 1-1745-62 Ниж. Тигин (Н.д.), 1-1745-62	Долгий Остров (Н.д.), 2-1731 Чепкас (Н.д.), 5-до1745 Верх. Чепкас (Н.д.), 3-1738?, 1-1745-62 Нов. Тинчали (Н.д.), 1-1743 Шаймурзино (Н.д.), 5-1743, 6-1745-62 Кожуак (Н.д.), 1-до1745 Ст. Каерле (Н.д.), 1-до1745 Бусторли Враг (Сим.у), 1-до1745 Шатыршан (Н.д.), 1-до1745 Ст. Чекур (Н.д.), 3-до1745 Бол.Перешка (Сим.у), 1-до1745 Нов. Мучалей (Ал.у), 1-до1745 Собачий Остров (Ал.у), 2-до1745 Поселенки (Ал.у), 5-до1745 Максаковка (Ал.у), 4-до1745, 1-1745-62 Полевой Бикшик (Св.у), 2-до1745 Суркадово (Кер.у), 1-до1745	Клевшино (Н.д.), 2-1745-62 Бугулчан (Ор.г.) 1-1745-62	254 кр. 26	75/521 кр.яс.7/69

15	Азеево, Белый Яр (основана в конце 1720-х гг.)	Ургагар (Н.д.), 2-1729 Старая Амзя (Н.д.), 5-до1745 Гаушерма (Н.д.), 2-до1745 Верхняя Амзя (Н.д.), 1-1745-62 Ислейкино (Н.д.), 1-1745-62	Ст. Тинчали (Н.д.), 1-1745-62 Студенец (Н.д.) 3-1745-62 Нов. Чукалы (Сим.у.), 1-1745-62 Биктеряково (?), 1-1745-62 Нов. Студенец (Сим.у.), 3-до1745, 1-1745-62 Бездна (Сим.у.), 5-до1745, 2-1745-62 Ст. Ишли (Сим.у.), 9-до1745 Ниж. Каракитан (Сим.у.), 7-до1745 Шигирлан (Н.д.), 2-1729? Верх. Чепкас (Н.д.), 2-до1745 Уреньбаш (Сим.у.), 1-до1745 Старое Чукалы (Сим.у.), 3-до1745 Урмаево (Н.д.), 4-1743 Полевой Бикшик (Св.у.), 7-до1745 Шатырлан (Сим.у.), 1-1745-62	416 кр. 30	74/501 кр. 6/58
16	Чалны (Чаллыбаш) (основана в начале 1720-х гг.)	Ерыклы (З.д.), 2-1722, 2-1727, 1-1745-62 Алемса (З.д.), 4-1735, 2-1745-62 Нов. Адам (Н.д.), 1-1726, 3-1745-62 Нов. Амзя (Н.д.), 1-1729 Ст. Адам (Н.д.), 2-1730, 1-1745-62 Тахтала (Н.д.), 1-до1745 Ургагар (Н.д.), 1-1729 Алпарово (Н.д.), 1-1724, 2-1745-62 Кулбаево Мурса (Н.д.), 1-1731, 1-1734	Каргай (Ор.г.), 3-1745-62 Аменят (Ор.г.), 1-1745-62 Сершык (Ор.г.), 1-1745-62 Карга (А.у.), 1-1745-62	360 кр. 5	105/704

		Тюгалбаево (Н.д.), 1-до1745 Верх. Курнали (Н.д.), 1-1744	Овечий Враг (Ал.у.), 1-до1745 Карга (Ал.у.), 5-до1745 Белозерье (Сар.у.), 1-до1745		
17	Шихмаево (основана в начале 1720-х гг.)	Нов. Амзя (Н.д.), 1-1729 Ст. Амзя (Н.д.), 1-1743 Урагар (Н.д.), 4-1729 Нов. Киремень (Н.д.), 1-1734, 2-1745-62 Елган (Н.д.), 3-до1745 Нов. Адам (Н.д.), 1-до1745 Верх. Шентала (Н.д.), 2-до1745 Аламса (З.д.), 3-1745-62 Муллино (Н.д.), 1-1745-62 Ромашкино (Н.д.), 1-1745-62 Азеево (Н.д.), 2-1745-62	Янгудино (Н.д.), 1-1722? Уби Нагарово (Н.д.), 2-1729, 2-1745-62 Урайкино (Н.д.), 1-1731 Ср. Чепкас (Н.д.), 2-1729 Нов. Ишли (Сим.у.), 1-до1745 Ст. Чукалы (Сим.у.), 1-до1745 Полевой Бикшик (Св.у.), 4-до1745 Камкино (Ал.у.), 2-до1745 Карга (Ал.у.), 1-до1745 Паршино (Кур.у.), 1-до1745 Маклаково (Кур.у.), 5-до1745 Кичу Малыклы (З.д.), 1-1745-62 Тукай (Св.у.), 1-1745-62 Нов. Дрожжаной Куст (Сим.у.), 1-1745-62	346 кр. 11	100/678
18	Чертушкино (основана в 1718 г.)	Елган (Н.д.), 1-1718 Брыклы (Н.д.), 1-1722 Ст. Амзя (Н.д.), 1-1730 Муслимкино (Н.д.), 1-до1745 Ст. Адам (Н.д.), 1-1730 Верх. Майна (Н.д.), 1-до1745, 1-1745-62 Новый Салман (Н.д.), 1-1730 Ст. Киремень (Н.д.), 6-1730 Алпарово (Н.д.), 1-1721 Бол. Тигин (Н.д.), 1-1730 Урагар (Н.д.), 7-1729 ТюрнACHEVO (Н.д.) 1-1745-62 Азеево (Н.д.), 1-1745-62 Нов. Камкино (Н.д.), 1-1745-62	Ст. Мучалей (Сим.у.), 1-до1745 Ст. Чукалы (Сим.у.), 2-до1745 Ниж. Карагитган (Сим.у.), 2- до1745 Ст. Ишли (Сим.у.), 1-до1745 Ишеево (Кур.у.), 4-до1745	229 кр. 1	36/348 кр. 2/15

19	Картала (известна с 1686 г. Повторно заселена в начале 1720-х гг.)	Нов. Адам (Н.д.), 5-1726, 3-1745-62 Верх. Майна (Н.д.), 2-до1745, 2-1745-62 Каргополь (Н.д.), 1-1744 Ст. Амзя (Н.д.), 2-1730 Ст. Киремень (Н.д.), 7-1724 Ст. Адам (Н.д.), 3-1732 Мусломкино (Н.д.), 10-до1745 Елган (Н.д.), 1-1729 Бол.Тигин (Н.д.), 2-1734 Толкиш (Н.д.), 2-1745-62 Верх. Киремень (Н.д.), 1-1750- 62	Нов. Чукалы (Сим.у.), 2-до1745 Шигирдан (Н.д.), 1-до1745 Малые Челны (Сим.у.), 1- до1745 Старые Ишли (Сим.у.), 2- до1745 Дрожжаной Куест (Сим.у.), 1-до1745	-	405	60/506 м. 30/200
20	Четыре Двора (Кадралево) (основана в 1729 г.)	Верх. Шентала (Н.д.), 2-до1745 Студенец (Н.д.), 1-1744 Калево (Н.д.), 5-1735? Алпарово (Н.д.), 1-1729, 10-1745-62 Мусломкино (Н.д.), 1-1729 Ураггар (Нотай. д.), 1-до1745 Муллино (Н.д.), 2-1745-62	Ендовище (Ал.у.), 1-до1745 Уразовка (Ал.у.), 1-до1745 Красный Яр (Ал.у.), 1-до1745 Ст. Мучалей (Ал.у.), 3-до1745 Кадарка (Ал.у.), 4-до1745 Шигирдан (Н.д.), 2-до1745	-	109 кр. 24	45/273 кр.яс. 5/38
21	Чебоксарка (Алкино) (основана в середине 1720-х гг.)	Нов. Адам (Н.д.), 4-1726, 1-1745-62 Ст. Адам (Н.д.), 4-1730 Нов. Амзя (Н.д.), 3-1729 Кулбаево Мураса (Н.д.), 1- 1729 Елган (Н.д.), 6-1730 Ст. Мураса (Н.д.), 2-до1745 Тюгалбаево (Н.д.), 5-до1745 Бол.Тигин (Н.д.), 1-1726, 1- 1742 Шентала (Н.д.), 1-до1745 Гаушерма (Н.д.), 2-до1745	Ст. Чукалы (Сим.у.), 1-до1745 Ст. Тимошкино (Сим.у.) 1- до1745 Нов. Мучалеево (Ал. у) 1- до1745 Ст. Касерле (Сим.у.), 1-1745-62 Андреево (Каз.у.), 1-1745-62	-	290 кр. 3	10/77

22	Наратле (известна с 1670-х гг. Повторно заселена в 1723 г.)	Нов. Киреметь (Н.д.), 1-1734 Каргаполе (Н.д.), 1-1744 Ст. Амзя (Н.д.), 1-1745-62 Каргалы (Н.д.), 1-1745-62 Шербень (Н.д.), 1-1745-62 Урагар (Н.д.), 2-1745-62 Муслюмкино (Н.д.), 13-до1745 Шангала (Н.д.), 1-до1745 Студенец (Н.д.), 1-до1745 Амзя (Н.д.), 1-до1745 Елган (Н.д.), 1-1745-62 Нов. Амзя (Н.д.), 1-1745-62 Нов. Демкино (Н.д.) 10-1730 Нов. Киреметь (Н.д.), 3-до1745	Ст. Чукалы (Сим. у.), 3-до1745 Безна (Сим. у.), 1-1745-62	122 кр. 28	33/230 кр. 5/65
23	Демкино (осн. в 1730 г., до 1762 г. слияние с дер. Новое Демкино)	Нов. Демкино (Н.д.) 10-1730 Нов. Киреметь (Н.д.), 3-до1745	Балчыклы (Св.у.), 3-до1745	-	-
24	Кадево, что на реке Князле (осн. в начале 1730-х гг.)	Турачево (Н.д.), 3-до1745 Нов. Альметevo (Н.д.), 1- до1734 Бол. Тигин (Н.д.), 2-1738 Калево (Н.д.), 2-до1745	-	59	19/151
25	Новые Челны, Давыткино (основана в 1735 г.)	Челны (Н.д.), 33-1735 Тюгалбаево (Н.д.), 1-до1745 Верх. Курналы (Н.д.), 1- до1745, 1-1745-62 Студенец (Н.д.), 1-до1745 Буриаево (Н.д.), 1-до1745 Шангала (Н.д.), 1-до1745 Ст. Амзя (Н.д.), 2-1730 Кулбаево Мураса (Н.д.), 1-1745-62	Мочалево (Сим. у.), 4-до1745 Нов. Ишли (Сим.у.), 1-до1745 Актук (Ал.у.), 6-1745-62 Ст. Ишли (Сим.у.), 1-1745-62	425 кр. 41	109/690 кр. 5/46
26	Быбаево Челны (основана в 1741 г.)	Челны (Н.д.), 21-1741	Нов. Дрожжаной Куст (Сим.у), 2-до1745 Мал. Челны (Сим.у.), 1-до1745	?	22/137 кр. 4/13

27	Новое Камкино по речке Мавлеше (основана в начале 1740-х гг.)	Ст. Камкино (Н.д.), 13-1742 Студенец (Н.д.), 1-1745-62	Чимбели (Ал.у.), 6-до1745	Сейтово, Керлигач (Н.д.), 1-1745-62	126	24/149 0/1
28	Исанбаво (осн. в нач. 1720-х гг.)	Ст. Камкино (Н.д.), 13-1724, 1-1742 Каюки (Н.д.), 1-до1745 Каргаполе (Н.д.), 1-1745-62	Грибан (Ал.у.), 1-до1745 Исанбаво (Каргополь.у.), 1-1745-62	Сейтово, Керлигач (Н.д.), 4-1745-62	111 кр. 5	40/199
29	Новое Ибрайкино (основана в начале 1720-х гг.)	Ст. Мураса (Н.д.), 1-до1745, 3-1745-62 Кулбаево Мураса (Н.д.), 1-1734, 1-1745-62 Каргаполе (Н.д.), 4-1737, 1-1743, 3-1744 Нов. Киремень (Н.д.), 2-1732 Ст. Камкино (Н.д.), 1-до1745 Алпарово (Н.д.), 6-1721 Ст. Амзя (Н.д.), 2-1730 Ст. Ибрайкино (Н.д.), 2-1745-62 Ст. Киремень (Н.д.), 1-1730, 1-1745-62 Шербень (Н.д.), 1-1745-62 Верх. Амзя (Н.д.), 3-1745-62	Дуван (Сим.у.), 1-до1745 Новый Тукшум (Сим.у.), 1-до1745 Новое Какерле (Сим.у.), 1-до1745, 1-1745-62 Кожуак (Сим.у.), 1-1745-62 Уреньбаш (Сим.у.), 1-до1745 Урмаево (Св.у.), 7-до1745 Кузьмино (Ал.у.), 7-до1745 Красная (Н.д.), 2-до1745 Урмаево (Н.д.), 4-1733, 1738 Сугут (Н.д.), 1-1728 Долгий Остров (Н.д.), 2-1743	-	318 кр. 45	90/602 кр. 20/97
30	Старое Ибрайкино (время основания неизвестно, повторно заселена в 1718-1720 гг.)	Ст. Мураса (Н.д.), 2-до1745, 3-1745-62 Кулбаево Мураса (Н.д.), 1-1726 Муллино (Н.д.), 2-1738 Алпарово (Н.д.), 7-1729, 2-1745-62 Дияшево (Н.д.), 3-1730 Мамыково (Н.д.), 1-1735 Верх. Курнали (Н.д.), 3-1724	Долгий Остров (Н.д.), 1-до1745 Богдашкино (Сим.у.), 1-до1745 Нараллы (Св.у.), 1-до1745, 4-1745-62 Каидала, Асаново (Н.д.), 1-1745-62	Наврузово (Ор.г.), 1-1745-62	376 кр. 45	105/728 кр.яс.10/81

		Ст. Амзя (Н.д.), 1-1744, 3-1745-62 Нов. Киреметь (Н.д.), 1-1732, 1-1745-62 Ст. Киреметь (Н.д.), 1-до1745 Нов. Демкино (Н.д.), 1-1730 Каргаполе (Н.д.), 2-1745-62 Шербень (Н.д.), 1-1745-62 Нов. Амзя (Н.д.), 1-1737 Ст. Амзя (Н.д.), 6-1736 Мусломкино (Н.д.), 1-1722 Бол. Тигин (Н.д.), 2-1743			0	29/135
31	Верхняя Амзя (основана в начале 1720-х гг. В 1760-х гг. временно пустовала. Повторное заселение в 1770-80-х гг.)					
32	Калеево, Тридцать Дубов (Старое) (основана в 1701 г., повторно заселена в конце 1720-х гг.)	Мамыково (Н.д.), 8-1729, 6-1745-62 Кулбаево Мураса (Н.д.), 1-1730, 1-1741 Дияшево (Н.д.), 2-до1745 Ст. Мураса (Н.д.), 2-до1745 Челны (Н.д.), 2-1737 Турначево (Н.д.), 6-до1745, 3-1745-62 Урагар (Н.д.), 1-1740 Бол. Тигин (Н.д.), 2-1734, 2-1738 Ст. Альметьево (Н.д.), 2-1745-62 Нов. Альметьево (Н.д.), 1-1745-62	Колмаюр (Сим. у.), 2-до1745	Узямыш (Ор.г.), 3-1745-62 Амяк (Уф.у.), 1-1745-62 Бичулово (Буг.у.), 1-1745-62	147	40/257
33	Кичю Алемса (Известна с 1630-х гг. Служилые татары с 1698 г., повторное заселение с1720 г.)	Ерыклы (З.д.), 3-1720, 3-1743, 3-1745-62 Челны (Н.д.), 1-до1745 Азеево (Н.д.), 1-1745-62	г. Уфа, 6-до1745 Шингриан (Н.д.), 5-1720, 1-1726 Уразово (З.д.), 1-до1745 Сармашево (З.д.), 1-до1745 Полевой Бикшик (Св.у.),	Уразаево (З.д.) 1-до1745	233	1/17 яс. 48/312

	в 1770-х гг. переселились в дер. Ерыклы)		2-до1745 Бустюрли Враг (Сим.у.), 2-до1745 Нов. Кагерле (Сим.у.), 1-1745-62 Мочалей (Сим.у.), 1-1745-62 Ст. Тинчале (Сим.у.), 1-1745-62 Уразовка (Сим.у.), 2-1745-62 Добрамыш (З.д.), 1-до1745, 3-1745-62 Измайлово (З.д.), 3-1745-62				
34	Беркета Ключ (осн. в начале 1740-х гг.)	Елган (Н.д.), 12-1744 Верх. Курналей (Н.д.), 1-до1745 Челныбаш (Н.д.), 1-1745-62	Уразовка (Сим.у.), 5-до1745	-	166	?	?
35	Ерыклы (основана в конце 1710-х гг.)	Нов. Киремень (Н.д.), 1-до1745	Урайкино (Н.д.), 1-1735 Нов. Чекур (Сим.у.), 4-до1745 Ст. Чекур (Сим.у.), 6-до1745 Бустюрли Враг (Сим.у.), 5-до1745 Уразовка (Сим.у.), 4-до1745 Колмаюр (Сим.у.), 1-до1745 Тукшум (Сим.у.), 5-до1745 Тинчали (Сим.у.), 2-1728 Чимбели (Ал.у.), 8-до1745 Ключиши (Ал.у.), 7-до1745 Красный Остров (Ал.у.), 2-до1745 Ребиши (Ал.у.), 3-до1745	?	?	77/348 кр. 2/10	
36	Муллино, Ерыклы (осн. в 1729 г.)	Муллино (Н.д.), 15-1729	-	?	?	6/39 кр. 8/41	
37	Новое Муллино (осн. во 2й пол. 1740-х гг. слияние с дер. Новое Демкино до 1790-х гг.)	Муллино, Ерыклы (Ст.у.), 3-1745-62	-	?	21	0	

38	Савиново, Чолпан (осн. в 1720-х гг.)	Верх. Майна (Н.д.), 1-1745-62	Уреньбаш (Сим.у.), 14-до1745	?	?	23/108 1/1
39	Новое Кадеево, Тридцать Дубов (осн. в 1746 г.)	Кадеево, Тридцать Дубов, 23-1746 Мамыково, 1-1750-60 Ст. Амзя, 1-1750-60		Зик (Ор.г.), 3-1746-62	134	34/239 м. 4/34 кр. 2/12
40	Нижний Карамыш (основана в 1750-х гг.)	-	Янгилдино (Св.у.), 5-1750-62 Сюнчелево (Св.у.), 1-1750-62 Кармыш (Каз.у.) 1-1750-62	-	37	30/98 яс. 17/141 кр.яс.13/60 ?
41	Тойметкино, Черный Ключ (основана в конце 1750 – начале 1760-х гг.)	Черный Ключ (З.д.), 9-1745-62 Черный Ключ (Н.д.), 2-1745-62 Елган (Н.д.), 1-1745-62 Муллино (Н.д.), 2-1745-62 Верх. Майна (Н.д.), 4-1745-62	Ст. Тинчели (Сим.у.), 1-1745-62 Ст. Дрожжаной Куест (Сим.у.), 5-1745-62 Шатыршан (Сим.у.), 1-1745-62 Мочалеево (Сим.у.), 3-1745-62 Ишгеряк (Н.д.), 4-1745-62	-	146	
42	Верхняя Киремень (основана в 1750-х гг.)	Ст. Киремень (Н.д.), 23- 1745-62	-	-	31 кр. 69	20/153?
43	Токмакла (основана в первой половине 1750-х гг.)	Ромашино (Н.д.), 10-1745-62 Верх. Амзя (Н.д.), 8-1745-62 Кулбаево Мураса (Н.д.), 1-1745-62 Ст. Амзя (Н.д.), 7-1745-62 Альдишино (Н.д.), 1-1745-62 Ниж. Тигин (Н.д.), 1-1745-62	Камкино (Ал.у.), 13-1745-62	Пищи (Ал.у.), 1-1750-62	128	1/5
44	Новопоселенная Тохтала (осн. во второй половине 1750-х гг.)	Старый Адам (Н.д.), 24-1755-62 Каргала (Н.д.), 1-1755-62 Верх. Майна (Н.д.), 1-1755-62 Шихмаево (Н.д.), 1-1745-62	Балакляы (Н.д.), 1-1755-62	-	237	68/461
45	Махмуткино, Елхово (осн. во второй половине 1750-х гг.)	Ерыкляы (Н.д.), 1-1732? Ст. Багряж (Н.д.), 5-1755-62 Нов. Амзя (Н.д.), 1-1745-62 Нов. Ибрайкино (Н.д.), 1-1745-62	Ст. Тинчели (Сим.у.), 2-1745-62 Нов. Тинчели (Сим.у.), 2-1745-62	-	60	?

46	Утемишево (осн. во второй половине 1750-х гг.)	Тюгабаево (Н.д.), 3-1755-62 Нов. Демкино (Н.д.) 2-1755-62 Верх. Майна (Н.д.), 1-1755-62 Дияшево (Н.д.), 3-1755-62 Мамыково (Н.д.), 6-1755-60 Туриначево (Н.д.), 1-1755-60 Нов. Ибрайкино (Н.д.), 2-1745-62	Ст. Шаймурзино (Сим.у.), 5-1745-62 Нов. Шаймурзино (Сим.у.), 2-1745-62	-	68	?
47	Утемишево Бухарайкино (осн. 1766-1782-х гг.)	Утемишево	-	-	-	?/62
48	Утемишево Нижний Ключ, Мансурово (осн. 1762-1782-х гг.)	Утемишево, ?	-	-	-	36/323
49	Бахметево, Ерыклы (осн. в 1770-1780-х гг.)	Ерыклы?	-	-	-	15/90
50	Бикулово (осн. в 1770-1780-х гг.)	Старая Амзя?	-	-	-	27/168 кр. яс. 5/39
51	Аблязово, Студеный Ключ (осн. в 1770-1780-х гг.)	-	-	-	-	19/62
52	Абдрашигово, Новый Ургагар (осн. в 1770-х гг.)	Ургагар	-	-	-	38/168 2/9
53	Усть Тохтала, Субханкулово (осн. в 1771 г.)	Старый Адам	-	-	-	м. 12/65
54	Усть Средний Толкиш (осн. в 1770-1780-х гг.)	Ислейкино?	-	-	-	1/12
55	Бектемирово, Суходол (осн. в 1780-х гг.)	Ромашкино	-	-	-	5/58 м. 4/21
56	Новоусманово (осн. в 1780-х гг.)	Мусломкино	-	-	-	5/32
57	Амничево, Долгое Озеро (осн. в 1770-1780-х гг.)	Каргалы	-	-	-	21/173?

58	Новодельино (осн. в 1771 г.)	Большой Тигин	-	-	-	20/165
59	Новоксаново (осн. в 1780-х гг.)	Ислейкино	-	-	-	м. 3/21
60	Абдулхаликово (осн. в 1780-х гг.)	Азеево, Белый Яр	-	-	-	3/12
61	Бакирово (осн. в 1780-х гг.)	Шихмайкино?	-	-	-	1/10
62	Усть Донгус (осн. в 1773 г.)	Кулбаево Мураса	-	-	-	-
63	Вершина Малый Черемшан, Елган (осн. 1750-х гг.)	Елган (Ногай. дор.), 7-1750- 1762	-	-	53	-
64	Муллино, Ерыклы (осн. В 1730-х гг. в сер. 1740-х гг. перешла во владение помещика)	Муллино (Н.д.), 10-1730-1742	-	-	-	-
Итого		1719-1745 гг. - 552 семей 1746-1762 гг. - 256 семей	1719-1745 гг. - 445 семей 1746-1762 гг. - 116 семей	1719-1745 гг. - 2 семьи 1746-1762 гг. - 43 семей	7807 кр. 434	13953 кр. 808

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Таблица 7

**Факты продажи крещеными служилыми татарами
земельных владений русским помещикам**

[6, л.430–432; 7, л.112–633; 13, л.214; 14, л.268–310; 15, л.401–404;
16, л.42–90; 17, л.336–338; 18, л.80–88]

Землевладельцы (служилые новокрещены)	Населенные пункты служилых татар	Площадь земельных угодий (чет., копн.)	Дата про- дажи	Покупатели (русские помещики)
Ирина и Дарья Софоновны Колчурины Семен Иванович Измайлов	–	30	27.03.1740	Майор Никита Иванович Ушаков
Леонтий Дмитриевич Колчурин	Крещ. Мураса	36 ч, 1500 к	30.08.1745	Коллежский совет- ник Василий Гри- горьевич Неелов
Иван Борисович Багишев		40 ч, 1000 к	20.08.1746	
Мустай Усеинов (Гаврила Иванов князь Бекеев)	Дер. Тахтала	100	1730	Канцелярист Лука Игнатьев
Масгут Адельшин (Егор Тихонов)	Сарсаз	50	1787	Секретарь Иван Осипович Чегодаев
	Ерыклы	34		
Павел Петров	Елтан	12	07.12.1759	Коллежский асес- сор Кирилл Ильич Еремеев
Иван Александров		25		
Марк, Данила Александровы		25		
Илья Николаев		15		
Андрей Лукьянов и Алек- сандр Степанов мурзы Рахманкуловы		Алкино		
Илья Николаев Марк, Данила и Иван Александровы Павел Петров	Елтан	50	?	Капитан Федор Ильич Еремеев
		?	30.11.1854	
		?	17.01.1755	
		?	14.03.1758	
Алей Кадыров (Алексей Иванов)	Елтан	50	13.07.1767	Катерина Андре- евна Толстая
		50	06.07.1769	Жена поручика Никиты Ивановича Пятницкого
Юмай Муртазин (Захар Степанов)	Верхняя Майна	25	28.01.1772	Надворный совет- ник Андрей Яков- левич Буженинов
Бихмет Туметев (Борис Иванов) чув	Старая Киреметь	20	21.09.1764	Действительная статская советница Марья Степановна Оболдуева
Альмухамет Алекпеев (Исай Прохоров)		30	13.10.1764	

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Велиш Ибреев (Максим Иванов)		20	29.01.1765	
		20	28.03.1769	
Батырша Муртазин (Борис Федоров)		20	29.01.1765	
Мулласалим Алпаров (Максим Федоров)		10	29.01.1765	
		20	28.03.1769	
		10	26.03.1772	
Резяп (Филипп Павлов)		10	28.03.1769	
Велиш (Василий Агапов)		20	28.02.1770	
Канакай (Антип Васильев)		20	26.03.1772	
(Борис Васильев)		Новая	30	
Исян (Исак Васильев)	Киреметь	25	10.12.1776	
(Аксинья Дмитриева)	Новое Демкино	20	10.12.1776	
Мурат Тойкин (Василий Михайлов)		20	10.12.1776	
Тябердей Абдулов (Гаврила Иванов)		20	10.12.1776	
Максут Тюняев (Максим Андреев)	Четыре Двора	50	20.10.1770	Секунд-майор Иван Алексеевич Бутлеров
Адил Кадыров (Герасим Иванов)	Камкино	30	29.05.1770	Анна Михайловна Лазарева
Адип Рахманкулов (Андрей Лукин)	Ургагар	10	14.08.1772	
Абдрахман Девкаев (Никита Матвеев)	Алкино	25	01.12.1772	Капитан Алексей Власович Бирюков
(Иван Васильев)	Кулбаево Мураса	50	23.06.1760	Геодезии капитан Степан Афанасьевич Арсенев
? Мансуров (Роман Максимов)	Новые Сал- маны	20	10.03.1771	Капитан-поручик Николай Васильевич Мельгунов
	Нижние Сал- маны	50		
Марк Максимов (Муртаза Ибреев)	Дер. Елтан	25	12.01.1769	Поручик Никита Иванович Пятниц- кий
Семен Васильев (Уразмет Аитов)	Старое	20	1756	Поручик Иван Никифорович Белевич
	Камкино	20	1759	
Андрей Васильев (Абдразак Сюндюков)	Карамала	20	1756	
Борис Селиверстов (Абдулов)	Дер. Муллино	50 ч, 500 к	08.03.1749	Полиции советник Василий Григорье- вич Неелов
Игнатий Иванов (Рагозин)		25		
Степан Иванов и Никита Козьмин		25		
Василий Петров (Бекбулатов)		50 ч, 500 к	10.02.1748	

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Иван Васильев (Билоков)		50	20.07.1734	Майор Богдан Леонтьевич Мещеринов
Яков Петров (Имагил?)	Дер. Верхняя Майна	20	15.12.1770	Елена Степановна Бакунова
Андрей Иванов (Ислан)		50	09.03.1771	
Федор Федоров (Абдул)		20		
		23	26.10.1787	
Лукиян Васильев (Шибав)		40	21.03.1979	

Таблица 8

Факты приобретения земельных угодий служилых татар русскими помещиками при посредничестве служилых новокрещен
 [6, л.430–432; 7, л.112–633; 13, л.214; 14, л.268–310; 15, л.401–404; 16, л.42–90; 17, л.336–338; 18, л.80–88]

Населенные пункты служилых татар	Землевладельцы (служилые татары)	Площадь земельных угодий (чет., копн.)	Дата продажи	Перекупщики (служилые новокрещены)	Дата перепродажи	Покупатели (русские помещики)
Старая Мураса	Кулсеит Урусов	50	02.03.1746	Кадралей Резяпов (Алексей Дмитриев)	1747	Геодезии капитан Степан Афанасьевич Арсенов
	Кармыш Богданов	50				
	Биккене Айсин	30	02.02.1747			
	Сулейман Каррабаев	30				
	Аделша Кулметев	30				
	Селиман Бихметев	50				
	Зайт Абдюков	20				
	Курамша Янгудин	20				
	Сапар Асанов	30				
Дер. Моллино	Кармыш Куксин	60	06.07.1752 330 ч 3600 к	Капитан Осип Алексеевич Тефтелев	11.04.1758	Поручик Иван Михайлович Матюнин
	Абляз Аюкаев	60				
	Велиш Осипов	30				
	Сапар Ибреев	30				
	Токтаралей Асеев	30				
	Карим Муралеев	30				

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

	Курманай Рагозин	30				
	Адыл Абдулов	30				
	Акберды Яковлев	30				
Дер. Мамыково	Уракай Ермаков	30 ч, 400 к	?	Абдрашит Чюраев (Василий Иванов)	11.04.1768	Генерал-майор Афанасий Семенович Малахов
	Демин Усманов	7	?			
	Байрямалей Абдулкаримов	15 ч, 200 к	?			
Дер. Вожи-Табор	Утямыш Тойкин	30	04.07.1746	Федор Алексеев (Батырша Катаев)	16.01.1747	
Дер. Муллино	Абляз Аюкаев	50	07.03.1749	Александр Иванов (Рахманкул Янкеев)	16.10.1749	Полиции советник Василий Григорьевич Неелов
	Кулсеит и Халил Урусовы	50 ч, 500 к				
	Курманай Рагозин	25 ч, 200 к				
	Емагул, Иманкул, Беккул Байковы	50 ч, 500 к	13.06.1749			
	Курманай Янборисов	50 ч, 500 к	14.06.1749			
	Курманай Богданов	50 ч, 500 к				
	Мансур Нагаев	50 ч, 500 к				
	Алемша Нагаева	50 ч, 500 к				
	Шарбустан Девлечарова	50 ч, 500 к	15.06.1749			
	Бихмет Имаев	50 ч, 500 к				
	Тимрелей, Тимергази, Абдулгазей Богдановы	50 ч, 500 к				
	Дер. Ерыклы	Крым и Адыл Уразаевы	15			
Есуп, Зайт, Иманкул Мустаевы		50	?	23.01.1735		
Тимрелей, Тимергази, Абдулгазей Богдановы		25	?			

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Янбух-тино	Ишмет Муратов	100	31.03.1786	Яфер Якупов (Яков Григорьев)	18.12.1786	Коллежская ассессорша Вера Ивановна Кисилева
	Иманкул Маметов	50				
	Рахметулла Уразметев, Шафей Зянеев	50				
	Рахманкул Аблеев Ахмер Ермаков	50				
	Мустай Бедеев	100				
	Марадалей Абдулов	50				
	Сайфулла и Сайткул Утямышевы	50				
	Муртаза, Муса, Якуп Даутовы, Сулейман Абдулменев, Муса Апаков	150				
Алкино? Елтан	Елмет Бикмаев	50	?	Влас Парменов (Мосей Юсупов)	10.03.1760	Капитан Федор Ильич Еремеев
	Сабай Измаилов	25				
	Курамша Абдрахманов	25				
Елтан	?	?	11.02.1756	Мамет Сюттеев (Данила Андреев)	05.03.1756	Надворный советник Кирилл Ильич Ермолов
	?	?				
	?	?				
	?	?				
	?	335	?		17.12.1759	
Новые Салманы Нижние Салманы	?	747		(Венедикт Афанасьев)	04.03.1771	Капитан-поручик Николай Васильевич Мельгунов
Дер. Мамыково	Абусалим Мысеев	15	22.11.1760	Андрей Иванов (Абдул Илеменев)	29.11.1760	Бригадир Афанасий Семенович Малахов
	Азей Кантемиров	30				
	Юнус Бехметев	30				
	Мухамет Девкаев	30				
	Зайт Исаев	30				
	Борис Селиверстов (Биктемир Крымов)	30	23.11.1760			

Служило-татарские селения. полностью или частично перешедшие во владение русских помещиков
(по данным переписи 1795 г.)
 [4, л.1–138; 11, л.1–161]

№ п.п.	Названия поселений	ФИО, титулы и звания помещиков	Кол-во русских крепостных	Кол-во татарского населения	Примечания
1	село Вожи	Секунд-майор Я.В.Неслов	283	-	Заселена в 1747 г. на старой усадьбе служило-татарского селения. В 1740-х гг. татарское население переселилось на другие места жительствова.
2	село Татарская Тахтага	Капитан И.Я.Меляновский Прапорщик И.Я.Меляновский Еще 3 помещика	47 11 18	143	Во владении помещиков с 175 г. Татарское население с 1750-х гг. до 1790-х гг. временно проживало в ясычном татарском селении Шапкино.
3	дер. Кисилевка, Янбухтино	Надворная советница В.И.Кисилева	129	-	Образована в 1786 г. на части земель дер. Янбухтино
4	село Новоспасское, Новые Салманы	Дейст. стат. советник и кавалер Ф.Ф.Желтухин	642	-	Образовано рядом с дер. Средние Салманы в 1771 г.
5	слобода Анненская	А.Н.Желтухина	148	-	Образовано рядом с дер. Нижние Салманы
6	Дер. Сабуровка	Титулярная советница А.А.Мурзина	46	-	Образовано рядом с дер. Каргаполе
7	Село Богородское Мураса	Дейст. стат. советник и кавалер А.В.Толстов	520	-	Бывшее татарское селение Старая Мураса. Начала заселяться крепостными в 1749 г. Служилые татары переселились на другие места.
8	Дер. Ерыклы		321	-	Начала заселяться крепостными в 1742 г. Бывшее татарское селение Ерыклы. Служилые татары переселились на другие места
9	Село Муллино	Секунд-майор И.В.Лыков Капитан К.П.Мягков Поручик А.Г.Горнов Поручик П.Н.Аристов Г в. прапорщик Х.Л.Молоствов	26 120 36 82 44	127	Заселена крепостными с 1748 г. Служилые татары в 1770-1790-х гг. занимали западную окраину села и числились отдельной деревней. В начале XIX в. на оставшейся части владений образовали селение с одноименным названием.

10	Дер. Сабуровка	Секунд-майор И.В.Лыков Прапорщик Н.Ф.Дехтева	33 30	-	Образована на части земель дер. Муллино
11	Дер. Русская Мелеша	Прапорщик А.Р.Ришцева	63		Образована 1768 г. на северной окраине дер. Новое Камкино.
12	Дер. Тюгульбаево	Прапорщик М.С.Жеребцова Поручик П.А.Кравкова Е.А.иА.А.Сергеевы Штаб-юнкерша Н.С.Бобоедова	39 149 70 39	406	Помещицкие крепостные начали заселяться в 1750 г. Они занимали северную часть деревни. В татарской половине селения действовала мечеть.
13	Село Студенец	Коллеж. регистратор Ф.А.Мурзин Прапорщик А.В.Аристов Капитан О.Ф.Висленев Подпоручик А.В.Аристов Титулярная советница А.А.Мурзина Прапорщик С.В.Аристов Г-в. прапорщик А.В.Аристов	48 5 39 15 38 12 10		Образована в 1760-х гг. на старой усадьбе служило-татарского селения. Татары в 17. на оставшейся части владений в вершине р. Студенец образовали деревню с одноименным названием
14	Дер. Токмакла	Статская советница А.В.Захарына	91	5	Образована на старой усадьбе служило-татарского селения. В XIX в. после образования служилыми татарами дер. Татарская Токмакла стала называться Русской Токмаклой.
15	Дер. Нарат Илга	Поручик М.И.Аристов	74	295	Помещицкие крепостные заселяли часть деревни. В татарской половине селения действовала мечеть.
16	Сельцо. Кадралево, четыре Двора	Подпоручик И.Н.Окорков Губернии секретарь И.А.Стрелков Прапорщик П.А.Максимова	20 172 18	311	Помещицкие крепостные заселяли часть деревни в 1770 г. В татарской половине селения действовала мечеть.
17	Сельцо Служилая Верхняя Шенгала	Бригадириша А.В.Пальчикова Надворный советник М.Я.Смирнов Г-в. прапорщик А.М.Стрелков Капитан П.А.Буженинов Еще 8 помещиков	162 32 343 47 122	148	Помещицкие крепостные начали заселяться в 1749 г. Заселили часть деревни.
18	Сельцо Адельшино	Подпоручик И.Н.Окорков Секунд-майор М.Ф.Алехин Подпоручик Е.В.Новикова	85 13 22	419	Помещицкие крепостные заселяли южную окраину деревни. В татарской половине селения действовала мечеть.

19	Сельцо Алкино, Чебоксарка	Подпоручица А.Ф.Лукина Поручик И.И.Рыбушкин Коллеж.советник Н.А.Захарын Полковница М.М.Мерлина Еще 9 помещиков	64 302 48 54 186	77	Помещичьи крепостные с 1767 г. заселили основную часть деревни. В татарской половине селения действовала мечеть. В конце XVIII в. к югу от селца татарское население основали выселок с одноименным названием.
20	Сельцо Елган	Надворный советник Е.И.Федоров Капитан И.Николаев Поручица А.И.Пятницкая	274 58 78	511	Водворение помещичьих крепостных началось с 1754 г. Они заселили северную часть селца. В татарской половине селения действовала мечеть.
21	Сельцо Служилая Верхняя Майна	Генерал-майор К.М.Фок Прапорщица Е.С.Бакунова Надворный советник С.Г.Григорьев Еще 5 помещиков	88 36 45 95	193	Основана в 1759 г. на старой усадьбе служило-татарского селения. В начале XIX в. татары, выселившись ниже по течению р. Майны, на оставшейся части владений основали новое селение с одноименным названием. После этого старая усадьба стала называться Русской Майной.
22	Дер. Старая Киреметь	Надвор.советник Е.И.Рукавишников Прапорщица В.Д.Ростовская П.И.Оболдуева	59 57 222	-	Образована на старой усадьбе служило-татарского селения. Начала заселяться крепостными в 1745 г. В 1760 г. татары, выселившись выше по течению р. Киреметь, на оставшейся части владений основали новое селение Верхняя Киреметь.
23	Сельцо Кичу Адамчи, Ерыкла	Титулярный советник И.И.Зуев Прапорщик В.И.Рыбушкин Провинц. секретарша И.И.Чадаева Секунд-майорша П.И.Кушникова Еще 5 помещиков	57 129 82 31 147	314	Помещичьи крепостные заселили часть селца.
24	Дер. Кулбаева Мураса	Секунд-майорша С.М.Магтонина	229	-	Основана в 1760 г. в восточной окраине одноименной татарской деревни.
25	Дер. Селенгуш, Дияшево	Полковник А.Н.Зубов	273	-	Образованы на старой усадьбе служило-татарских селений. Татарское население переселилось на другие
26	Село Успенское, Мамыково	Генерал-майорша М.Я.Малахова	217	-	Крепостные начали заселяться в 1762 г. Татарское население переселилось на другие места жительства.
27	Дер. Теряшева, Александровская Слобода	Полковник А.Н.Зубов	374	-	Крепостные заселились в 1759 г. Татарское население переселилось на другие места жительства.

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

Таблица 10

Мурзинские выселки на территории Чистопольского и Спасского уездов

[19, с.159–361; 20, с.85–91, 159–173]

Названия поселений	Материнские селения	Основатели	Время существования
Дер. Абдулово, вершина Салман	Дер. Старые Салманы	Абдулвагап мурза Давыдов сын Чепкенеев (Чапкунов)	С начала XIX в. по настоящее время
Дер. Новая Адылшина	Дер. Старый Тигин	Батырша мурза Аделшин сын князь Мамешев	С 1771 г. по 1870-е гг.
Дер. Усть Донгус	Дер. Кульбаева Мураса	Рахманкул мурза Сюнчалеев сын Сюндюков	С 1773 по 1790-е гг.
Дер. Новоусманово	Дер. Муслюмкино	Усман мурза Салтанов сын Байбиков	С 1780-х гг. по 1870-е гг.
Дер. Новоиксаново	Дер. Ислейкино	Иксан мурза Муслюмов сын Урманчиев	С 1780-х гг. по 1880-е гг.
Дер. Усть Тохтала, Субханкулова	Дер. Старый Адам	Мустафа мурза Баряев сын Булаев	С 1771 по 1870-е гг.
Дер. Бакирово (Абубакирово)	Дер. Шахмайкино	Абубакир мурза Гумеров сын Байбиков	С 1780-х гг. по 1870-е гг.
Дер. Бектемирово	Дер. Ромашкино	Мурзы?	С 1770-х гг. по 1850-е гг.

Источники и литература

1. Насыров Р.Г. Сельское расселение в Западном Закамье (вторая половина XVI – начало XVIII вв.). Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2007. 240 с.
2. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1221. Сказки о служилых татарах, чувашах Ногайской дороги Казанского уезда. 1762–1772 гг.
3. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1157. Книга переписная выбывших после первой ревизии служилых (татар, мордва и чуваш), определенных к «кора-

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

бельной работе» Татарской слободы г. Казани и Алатской, Галицкой, Арской, Зюрейской и Ногайской дорог Казанского уезда. 1748 г.

4. Корсаков Д.А. Сборник материалов по истории Казанского края в XVIII в. // ИОАИЭ. 1908. Т. 18. Вып. 4–6. С. 159–361.

5. Ногманов А.И. Самодержавие и татары. Очерки истории законодательной политики второй половины XVI–XVIII веков. Казань: Татар. кн. изд-во, 2005. 215 с.

6. РГАДА. Ф.1209. Оп.2. Д.6736. Дела молодых лет. Казань.

7. РГАДА. Ф.1209. Оп.2. Д.6845. Дела молодых лет. Казань.

8. РГАДА. Ф.1312. Оп.3. Д.13. Дело продажное по прошению камердинера Сахарова о дачах деревни Куркуль, владения г.г. Сахарова, Буженинова, Смирнова, Кудрявцева.

9. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1148. Книга переписная служилых татар, мари и чувашей, определенных к корабельной работе Алатской, Галицкой, Арской, Зюрейской и Ногайской дорог Казанского уезда. 1748 г.

10. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1208. Сказки о служилых татарах, приписанных к Адмиралтейству для «корабельной работы» Зюрейской дороги Казанского уезда. 1762–1764 гг.

11. НА РТ. Ф.324. Оп.740. Д.348. Экономическое описание сел и деревень Чистопольского уезда Казанской губернии.

12. Насыров Р.Г. «Көнбатыш Кама арьягы морзалары шәжәрэләрэн тәүзү тәҗрибәсеннән» // Татарские мурзы и дворяне: история и современность. Вып. 1. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2010. 376 с.

13. РГАДА. Ф.1209. Оп.2. Д.6652. Дела молодых лет. Казань.

14. РГАДА. Ф.1209. Оп.2. Д.7015. Дела молодых лет. Казань.

15. РГАДА. Ф.1209. Оп.2. Д.7039. Дела молодых лет. Казань.

16. РГАДА. Ф.1312. Оп.2. Д.558. Дело по рапорту чертежного директора ... о землях, оказавшихся в превосходстве против положенной на число душ пропорции в дер. Чертушкиной, Служилой Верхней Майны, Старого Адама, Новопоселенной Тахталы, Старой и Новой Кадеевой, Тридцать Дубов тоже.

17. РГАДА. Ф.1312. Оп.2. Д.657. Дело по жалобе села Савруш с деревнями крещеных и некрещеных чуваш поверенным об отданных контролю владение их под видом полюбовной саски к смежной дер. Елтан землях.

18. РГАДА. Ф.1312. Оп.1. Д.427. Экономические примечания на 209 дач, описание г. Спасска.

Насыров Р.Г. Служило-татарский компонент в поселенческой структуре Западного Закамья (1716–1795 гг.)

19. НА РТ. Ф.324. Оп.740. Д.657. Дело по жалобе села Савруш с деревнями крещеных и некрещеных чуваш поверенным об отданных конторою владение их под видом полюбовной скаски к смежной дер. Елтан землям.

20. Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. [Вып. 14]: Казанская губерния: ... по сведениям 1859 года / обраб. А.Артемяевым. СПб.: изд. Центр. стат. ком. Мин. внутр. дел, 1866. LXXIX, 237 с.

Насыров Рафик Гумерович – кандидат исторических наук, директор МБОУ «Нижнетатмайнская СОШ» Аксубаевского р-на РТ (дер. Нижняя Татарская Майна Аксубаевского р-на РТ); e-mail: masjid.maina@mail.ru

Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства: судьба первой казанской флотилии

В статье освещены малоизвестные аспекты истории кораблестроения в Казани до учреждения в 1718 г. адмиралтейства. Прослежена судьба первых морских кораблей, построенных на казанской верфи и отправленных позднее по указу Петра I в Санкт-Петербург. Определены объективные факторы, обусловившие специализацию Казани на строительстве военных и транспортных судов для Каспийского бассейна.

Ключевые слова: Казань, корабли, Петр I, проводка судов, Волга, Санкт-Петербург.

Образование в 1718 г. адмиралтейства для истории кораблестроения в Казани дата условная и не может быть признана точкой ее отсчета. Строительство судов осуществлялось здесь с периода Казанского ханства [1, с.696–697], контролировавшего значительную часть Волги – важнейшей речной и торговой артерии Европы. Без собственного флота это было невозможно. Отголосками тех времен являются предания о татарской деревне Бишбалта как поселении корабельных плотников.

Традиции судостроения не прерывались и после завоевания Казани Иваном Грозным. Продукция местных корабелов предназначалась главным образом для речных перевозок. Ситуация изменилась при Петре I, когда превращение России в морскую державу стало приоритетом внешней и внутренней политики государства. Одной из главных целей на южном направлении было завоевание побережья Каспийского моря, где на пути России стояла Персия – достаточно мощное в то время государство. В литературе неплохо представлена история Персидского похода 1722–1723 гг., при подготовке которого на Казанском адмиралтействе было построено большое количество военных и транспортных судов¹. Вместе с тем мало кто знает, что

¹ См.: Лысцов В.П. Персидский поход Петра I: 1722–1723. М.: Изд-во Московского университета, 1951. 248 с.; Курукин И.В. Персидский поход

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

еще за два десятилетия до указанных событий в Казани шли практические приготовления к завоеванию Каспия. Не позднее 1701 г. здесь развернулось строительство кораблей для каспийской флотилии. К этим работам в качестве трудовой повинности широко привлекалось нерусское население края. По данным марийского исследователя А.Г. Иванова, в 1701–1702 гг. каждые 5 марийских крестьянских дворов должны были поставить по 1 пешему, а каждые 50 дворов по 1 конному работнику «к лесной воске на шмаковое дело с лошедми и хомутом и с припасами и с полным хлебом запасы» [2, с.160].

Масштабы корабельного строительства впечатляют. В ведомости 1702 г., отложившейся в делах Кабинета Петра I, говорится об 1 капре² и 15 шмаках³, построенных на казанской верфи [3, с.232]. Помимо них в устье Казанки строились 20 шмаков и 5 катов⁴, заложенных в 1701 г. В том же 1702 г. «за Волгою рекою на Услоне» были заложены 39 шмаков. Средний шмак имел в длину 97 футов (31 м), в ширину – 25 футов (7 м), в глубину – 8,5 футов (2,7 м) и был вооружен 16 пушками. Помимо экипажа из 33 человек, на нем размещалось до 60 солдат с «начальными людьми» [3, с.234, 236–237]. По имеющимся данным, постройкой кораблей в Казани занимались 10 корабельных мастеров и подмастерьев [4, с.622], в том числе мастера Ян Корнилиус Кент и Ян Корнилиус Бурюнг, переведенные в 1703 г. на Олонецкую верфь [4, с.690], а также мастер «Свейской породы» (швед – А.Н.) Томас Лидренц [4, с.622].

Петра Великого: Низовой корпус на берегах Каспия (1722–1735). М.: Квадрига, 2010. 384 с.

² *Капр* (капер) – морское судно, предназначенное для военного грабежа и нанесения вреда неприятелю; морской партизан, вольница, охотник.

³ *Шмак* – тип морского парусного судна для прибрежного плавания, распространённого в XVIII – начале XIX в. на немецких и нидерландских побережьях Северного и Балтийского морей, а также в России. В российском императорском флоте суда данного типа строились в первой половине XVIII в. для комплектования Балтийского флота и Каспийской флотилии. Использовались в качестве военных транспортов и провиантских судов.

⁴ *Кат* – североевропейское мореходное судно, с тремя мачтами и бушпритом, служившее преимущественно для перевозки угля.

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

Северная война 1700–1721 гг., основание Санкт-Петербурга и другие масштабные начинания, требовавшие больших материальных и человеческих ресурсов, заставили царя отложить на время планы на Каспии. Тем не менее, строительство кораблей в Казани продолжалось. Весной 1706 г. капитан морского флота Абрам Рейс провел ревизию их состояния. Согласно рапорту, поданному адмиралу Ф.А. Головину, среди обследованных кораблей 25 были «к войне употребительны», прочие 96 «зело непотребно построены, и аще (если) оные употреблять то надлежит много перестроивать» [3, с.237]. Таким образом, в момент ревизии на верфях Казани и Услонна находился 121 корабль в разной степени готовности. Помимо 3,5 тыс. матросов экипажей, на них можно было разместить до 7 тысяч солдат, что представляло внушительную воинскую силу.

В январе того же года на фоне известий о начавшихся волнениях на Дону Петр I повелел отправить 5 шмаков из Казани по вешней воде в Царицын, чтобы преградить отрядам атамана К.Булавина путь в Среднее Поволжье. Для отбора и подготовки судов в город выехал представитель Адмиралтейского приказа комендер⁵ Питер Бергман в сопровождении 20 офицеров и матросов [3, с.233–234]. Однако уже 24 мая царь распорядился вместо Астрахани отправить подготовленные корабли вверх по Волге. Им надлежало до конца навигации достичь Ярославля, а лучше – городов, расположенных выше по реке. Конечным пунктом назначения был определен Санкт-Петербург. Оставшиеся в Казани корабли по мере готовности следовало также направлять в столицу [3, с.239]. Таким образом, Петр I хотел усилить кораблями казанской постройки Балтийский флот.

Во исполнение царского указа 30 июля 1706 г., 5 шмаков⁶ и 1 яхта под командой капитана Юрия Патиони отплыли из Казани. Судьба этих кораблей примечательна. Документы об их плавании, опубликованные в «Материалах по истории русского флота» [3, с.233–250], описывают реалии российского судостроения. Огром-

⁵ *Комендер* – чин в российском флоте до введения в 1722 г. «Табели о рангах», соответствовал чину майора в армии.

⁶ Суда носили имена: *Орел, Солнце, Полумесяц, Северная Звезда и Город Казань* [3, с.238].

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

ную роль здесь играли большие расстояния, суровый климат, другие природные факторы. Верность же долгу, инициативность и стойкость к испытаниям одних служилых людей сочетались с равнодушием, безответственностью и бюрократизмом других. Кроме того, интерес к плаванию обусловлен тем обстоятельством, что его участники фактически прокладывали дорогу в Санкт-Петербург караванам с корабельным лесом, которые уже спустя несколько лет направятся из Среднего Поволжья к столичным верфям.

Уже в начале похода казанской флотилии обозначилась одна из основных проблем при проводке кораблей по Волге – ведомственная неразбериха, волокита, а нередко прямое игнорирование распоряжений вышестоящих органов воеводами, комендантами и другими чиновниками волжских городов. Наиболее сложной задачей было добиться от них выделения людей для сопровождения судов. Проводка одного корабля по установленным нормативам требовала 120 человек, в число которых входили «работные люди, кормовщики (лоцманы), плотники, нарядчики, подъячии» и др. [3, с.239].

В пределах административных полномочий казанских должностных лиц проблем с выделением рабочей силы обычно не случалось. Они являлись первым звеном на маршруте Казань – Санкт-Петербург, и спрос с них был особый. Однако в уездах, расположенных вверх по Волге, работных людей выделяли не охотно. Отплыв из Казани 30 июля 1706 г., флотилия под командованием Ю.Патиони 3 сентября достигла Чебоксар, 18 сентября – Козьмодемьянска, 23 сентября – Васильурска. Здесь казанских судорабочих должны были сменить нижегородцы, однако местный воевода Михаил Павлов не прислал смену. Поэтому 30 сентября Ю.Патиони был вынужден поставить корабли на зимовку в затон в Васильурске. Охрану судов в зимний период осуществляли служилые люди, наряженные тем же Павловым по особому распоряжению Петра I [3, с.240]. Вероятно, нижегородский воевода получил от царя указания и в отношении работных людей, так как весной 1707 г. с их выделением проблем уже не было.

8 мая 1707 г. казанская флотилия направилась из Васильурска вверх по Волге уже под командой комендера Питера Дорнкваста.

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

18 мая суда достигли Нижнего Новгорода, 22 мая – Балахны⁷, где их передали для сопровождения новой команде из расчета 120 человек и 2 лоцмана на корабль. Очередная смена сопровождающих произошла 2 июня в Юрьеве-Повольском⁸, затем 8 июня в Кинешме. 17 июня в районе Костромы у флотилии случилась вынужденная остановка по причине мелководья, необходимости починки кораблей, а также ожидания смены работников. Суда смогли двинуться от Костромы лишь 3 августа и, достигнув 1 сентября Ярославля, застряли здесь почти на месяц, вновь из-за не предоставления местными властями рабочих. Следует отметить, что уже в Кинешме вместо положенных 120 П. Дорнкваст получил 100, а в Костроме – 80 работников, что существенно затрудняло проводку судов [3, с.243]. Большую часть пути их тянули канатами против течения, и судорабочие фактически выполняли функцию бурлаков.

Лишь с большим трудом Дорнквасту удалось добиться выделения людей для проводки 3 кораблей до г.Романов⁹, после чего они вернулись в Ярославль за оставшимися судами. К тому времени к городу подошли еще 8 кораблей из Казани под командой поручика Питера Фанреса. Последние корабли из флотилии Дорнкваста достигли Романова 3 октября, где получили по 80 человек и 2 лоцмана на каждое судно. Однако уже 7 октября по Волге пошел лед, затруднявший движение судов. Прибыв 15 октября в Слободу Рыбную¹⁰, Дорнкваст поставил суда на зимовку, которая стала уже второй для казанской флотилии [3, с.243]. Отряд П.Фанреса остался зимовать в Ярославле.

Возобновилось плавание 14 апреля 1708 г. при практически полном отсутствии рабочих рук. В связи с этим П.Дорнкваст решил перемещать корабли по очереди: достигнув намеченного населенного пункта, работники возвращались к исходной точке и сопровождали следующее судно. Двигаясь подобным способом, 28 апреля

⁷ Город в Нижегородской области, на правом берегу Волги, в 34 км от Нижнего Новгорода.

⁸ Ныне г. Юрьевец Ивановской области.

⁹ Ныне г. Тутаев Ярославской области.

¹⁰ Ныне г. Рыбинск Ярославской области.

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

флотилия достигла Мологи¹¹. К тому времени в распоряжении Дорнкваста находились 154 человека из Рыбинска и 139 из Ярославля, при разрядке 300 человек с каждого города [3, с.243]. В Мологе их сменили работники, присланные из Углича, куда 5 кораблей и яхта прибыли 4 мая. Следующая смена людей произошла 6 мая в Калязинском монастыре¹². 16 мая флотилия благополучно прибыла в Тверь, где получила 675 человек и 12 лоцманов.

Хроническая недопоставка рабочих рук весьма осложняла доставку кораблей из Казани до Твери, хотя при нормальной постановке дела это расстояние можно было преодолевать за одну навигацию¹³. Однако, следующий участок пути, как показало развитие событий, оказался несравненно сложнее. Проблема нерадивых чиновников решалась с издержками, но все же решалась административными методами. После Твери же в процесс транспортировки судов вмешивались природные факторы, перед которыми человек зачастую оказывался бессильным.

Здесь каравану предстояло уйти с Волги и продолжить путь по ее левому притоку р. Тверца. Эта небольшая река, длиной 188 км, с древних времен была частью водного пути из Волги в озеро Ильмень и Великий Новгород, а позднее в Санкт-Петербург. Грузы со стороны Волги поднимались по Тверце до Николо-Столбенской пристани, разгружались и гужевым транспортом перевозились до реки Цна. Там товары снова грузились на суда и водой шли в Новгород. Место сухопутной перевалки и получило название «Волок» или «Волочек», в XV веке здесь возникло постоянное поселение, получившее название Вышний Волочек.

Русло Тверцы изобиловало порогами, преодоление которых требовало опытных лоцманов и достаточного уровня воды, которо-

¹¹ Молога – город, располагавшийся при впадении реки Молога в Волгу и затопленный Рыбинским водохранилищем. Находился в 32 км от Рыбинска и в 120 км от Ярославля.

¹² Троицкий Калязинский Макарьевский монастырь располагался в г. Калязин Тверской области. Затоплен при создании в 1940 г. Угличского водохранилища.

¹³ По подсчетам П. Дорнкваста, 980 верст от Казани до Твери они преодолели (без учета стоянок) за 105 дней [3, с.244].

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

го в период длительного отсутствия дождей добивались путем сооружения временных плотин или запруд. Из-за маловодности реки уже 20 мая 1708 г. суда из Казани вынужденно встали на прикол, о чем был оповещен Адмиралтейский приказ [3, с.244]. В последующие месяцы лета неоднократно предпринимались попытки повысить уровень воды в Тверце, запрудив ее парусиной и камнями. Однако из-за каменистого грунта в дно реки не удавалось забить сваи.

Следует отметить, что для ускорения грузоперевозок еще в 1703 г. рядом с Вышним Волочком началось возведение канала, соединившего Тверцу и Цну. В исторических источниках начала XVIII в. он упоминается как *Вышневолоцкий перекон*¹⁴, позднее стал именоваться *Тверецким каналом*. Руководил строительством князь Матвей Петрович Гагарин, в то время стольник, а впоследствии комендант Москвы и первый глава Сибирской губернии. Длина канала составляла 2811 м при ширине 15 м, он был снабжен двумя шлюзами.

Летом 1708 г. канал еще не был завершен, однако М.П. Гагарин поспешил воспользоваться плаванием казанской флотилии для испытания своего детища. Когда в августе месяце прошли дожди и уровень воды в Тверце повысился, он приказал отделить яхту Св. Петр от других кораблей и, придав в помощь экипажу офицеров и солдат, скорейшим порядком вести судно к Вышневолоцкому перекону. Уже к сентябрю яхта благополучно преодолела канал и шлюзы, о чем М.П. Гагарин поспешил известить князя А.Д. Меншикова [3, с.240–241]. Экипажу судна было приказано следовать дальше, не дожидаясь остальных кораблей. К середине мая 1709 г. яхту в целости довели до Великого Новгорода, а затем препроводили в Санкт-Петербург [3, с.241].

Судьба остальных кораблей казанской флотилии была не столь удачной. Период повышения воды в Тверце оказался коротким, и суда не успели преодолеть порожистые участки. Прохождение же их с помощью временных плотин отнимало много времени и требовало больших людских ресурсов. Над возведением лишь одной такой плотины в сентябре 1708 г. трудились 700 человек в течение 3 недель [3, с.244]. В итоге 17 октября р. Тверца замерзла, и флоти-

¹⁴ *Перекон* – ров, служащий для выпрямления русла реки.

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

лия П. Дорнкваста встала на третью зимовку, немного не добравшись до г. Торжка.

Перезимовав, караван продолжил путь 5 апреля 1709 г., на следующий день после вскрытия Тверцы. 8 апреля корабли прибыли в Торжок, где по приказу князя М.П. Гагарина им придали по 200 человек на каждый корабль. С их помощью 22 апреля суда достигли Вышнего Волочка. К тому времени Тверецкий канал был завершен, и проводка по нему кораблей, плывущих из Казани в Санкт-Петербург, явилась первой серьезной проверкой работоспособности данного гидротехнического сооружения.

11 мая 1709 г. М.П. Гагарин рапортовал Петру I об успешном прохождении канала казанской флотилией. Случилось это в последние дни апреля. Преодолев короткий отрезок по р. Цна, суда вошли в воды р. Мста, однако здесь им вскоре вновь пришлось остановиться из-за низкого уровня воды. М.П. Гагарин доносил царю о 5 кораблях, бросивших якорь выше Боровичских порогов¹⁵, а также 7 кораблях, вставших на прикол непосредственно за Тверецким каналом. Еще один корабль из Казани не смог достичь Вышнего Волочка, так как по ошибке капитана сел на мель в одном из протоков р. Тверца [3, с.241]. Из данного донесения следует, что флотилию П.Дорнкваста, с большими затруднениями продвигавшуюся к Санкт-Петербургу, практически догнали суда под командой поручика П.Фанреса.

Из-за сохранявшегося низкого уровня воды и нежелания рисковать кораблями при прохождении порогов, которыми р. Мста изобилвала, как и р. Тверца, обе флотилии в навигацию 1709 г. практически не продвинулись к цели. В октябре они встали на очередную, уже 4 зимовку [3, с.241].

С первых чисел апреля 1710 г. экипажи судов начали подготовку к дальнейшему плаванию: ставили мачты, грузили припасы. 29–30

¹⁵ *Боровичские пороги* – пороги на реке Мсте, расположенные между с. Опеченский Посад и дер. Шиботово вблизи г. Боровичи в Новгородской области. Являлись серьезным препятствием для торговых судов, следовавших из Волги в Великий Новгород. Длина порожистого участка составляла 30 км, суммарное падение реки в его пределах – 70 м. Ширина реки на порогах около 100 м, скорость течения в половодье около 20 км/час.

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

апреля корабли П.Дорнкваста преодолели серию порогов, расположенных выше впадения во Мсту ее правого притока, р. Уверь. С помощью посланных им морских офицеров вслед за ними пороги удачно преодолели 7 кораблей П.Фанреса¹⁶. 4 мая они присоединились к флотилии Дорнкваста. Перед отныне единым отрядом стояла задача преодоления самой сложной части Боровичских порогов. Боцман и два лоцмана, посланные для измерения уровня воды на порогах, донесли, что он везде составлял менее 6 футов, тогда как осадка кораблей флотилии была от 6 до 9 футов. Кроме того, фарватер изобиловал большими каменными глыбами, что, учитывая быстроту течения реки, представляло серьезную опасность для кораблей. Оценив невозможность дальнейшего движения, 8 мая 1710 г. П.Дорнкваст приказал поставить суда на стоянку в заводи на р. Уверь, где они простояли остаток весны и большую часть лета. Вынужденная задержка была использована для ремонта корпусов кораблей и замены элементов оснастки, вышедших из строя [3, с.245]. В частности, после рапорта П.Фанреса глава Адмиралтейского приказа Ф.М. Апраксин приказал тверскому коменданту Кокошкину отпустить 10 бочек густой и 8 бочек жидкой смолы для заделки щелей и устранения течей на судах. П.Дорнкваст, как старший начальник экспедиции, продолжал искать способы решения поставленной задачи, в частности просил того же Апраксина о выделении 200 работных людей для очистки от камней фарватера р.Мста [3, с.246].

К концу лета даже адмиралтейскому начальству перспективы навигации 1710 г. в плане продолжения плавания казанских кораблей представлялись сомнительными. Решив с большей пользой использовать П.Дорнкваста и П. Фанреса, 5 августа их откомандировали в Воронеж, приказав передать экипажи и судовое имущество в ведение дворянина Фаддея Кутузова. 26 августа командование кораблями П.Дорнкваста возложили на штурмана Понорьева, суда П.Фанреса перешли под начало боцманов Юрьева и Антонова. Они должны были вести корабли в Санкт-Петербург, однако главной текущей задачей вновь назначенных командиров являлось приведе-

¹⁶ Корабли назывались: *Воинский, Самсон, Наталья, Единорог, Егорьевский, Екатерининский, Баговеценский и Еж* [3, с.246].

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

ние судов, потрепанных плаванием, в пригодное состояние. Осень 1710 г. и начало 1711 г. были потрачены на поиск материалов (смола, железа для гвоздей и т.д.) для ремонта. Это была не простая задача, так как уездные начальники, в частности комендант Великого Новгорода, игнорировали получаемые рапорты, отсылая просителей к главе Петербургского адмиралтейства А.В. Кикину [3, с.248].

Таким образом, к трудностям, вызванным природными факторами, добавлялись разнообразные бюрократические препоны. Можно предположить, что в похожем ключе прошла и навигация 1711 г., о которой нет достоверных сведений. Каким-то образом казанским кораблям все же удалось преодолеть Боровичские пороги и двинуться дальше, поскольку октябрь следующего 1712 г. и очередную зимовку они встретили уже на р. Волхов, на подходе к Великому Новгороду.

К тому времени состояние кораблей было настолько плачевным, что встал вопрос о целесообразности их дальнейшей транспортировки. По распоряжению А.В. Кикина суда тщательно обследовал корабельный ученик (впоследствии известный корабельный мастер) Ф.П. Пальчиков. Осмотр показал, что некоторые корабли практически сгнили и не подлежат ремонту. В связи с этим в январе 1713 г. адмирал Ф.М. Апраксин приказал разломать шмаки «Наталия», «Звезда» и «Казань» [3, с.250].

Судьба остальных кораблей казанской флотилии не ясна. В лучшем случае они достигли Санкт-Петербурга в 1713 г. Таким образом, плавание из Казани в столицу заняло 8 долгих лет. Суда прибыли на Балтийский флот в изношенном состоянии и вряд ли его усилили. В связи с этим опыт их переброски из Казани в Балтийское море нельзя признать успешным. Тем не менее, Петр I, следивший за судьбой казанских флотилий, невзирая на издержки, требовал от адмиралтейских начальников завершения экспедиции.

Более того, по его указу в 1709 г. из Казани в Санкт-Петербург отправили еще 5 шмаков под командой боцмана Корнелиуса Янсена Декера [3, с.248]. Первую зимовку они встретили в Костроме. К тому времени была составлена роспись городов, власти которых были обязаны выделять работных людей для проводки судов: Кострома, Ярославль, Романов, Углич, Кашин, Тверь, Вышний Волочек, Великий

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

Новгород. Норма выделения работников увеличилась и вместо 120 составляла 150 человек на шмак. Несмотря на упорядочение административной стороны, определяющее влияние на процесс проводки кораблей продолжали оказывать природные факторы. Так, из-за малого уровня воды в верхнем течении Волги большую часть навигации 1710 г. корабли Декера простояли в Кашинском уезде у Соснового острова [3, с.249]. В навигации 1711 г. и 1712 г. особого продвижения также не случилось. 23 октября 1712 г. боцман Декер доносил в адмиралтейскую канцелярию, что 2 его корабля стоят в г. Торжке, а другие 3 – на р.Тверце в 4-х верстах от Твери. Корабли нуждались в ремонте, однако без указа из Санкт-Петербурга местные власти отказывались выдавать необходимые материалы [3, с.249]. В мае 1713 г. эти суда еще шли по Тверце, пройдя с момента вскрытия реки меньше 100 верст [3, с.250]. Таким образом, ход экспедиции 1709 г. развивался по тому же сценарию, что и экспедиции 1706 г., даже с большим временным отставанием. Опыт флотилий П.Дорнкваста и П.Фанреса позволяет предположить, что оставшаяся часть пути, наиболее сложная с точки зрения природных условий, растянулась для кораблей К.Декера еще на несколько лет.

Несмотря на отсутствие видимых успехов, плавания П.Дорнкваста, П.Фанреса и К. Декера дали неоценимый опыт адмиралтейскому начальству. Они продемонстрировали, что возможности Казани как центра морского судостроения ограничены природными факторами. Построить здесь крупный военный корабль не являлось проблемой, проблема заключалась в его доставке к месту будущей службы.

Даже такие небольшие суда, как шмаки, рассчитанные на 12–16 пушек, было сложно довести до Балтийского моря. Доставка растягивалась на многие годы, а корабли в ходе плавания сильно изнашивались. Сам процесс проводки кораблей по Волге и другим рекам был чрезвычайно трудоемким, требовал больших организационных усилий и значительного числа рабочих рук. Кроме того, существовала реальная опасность потери судов при прохождении порожистых участков на малых реках.

Природные условия в среднем и нижнем течении Волги были гораздо благоприятнее. Река здесь была более полноводной, на ней

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

отсутствовали опасные пороги, как на Тверце, Мсте или Волхове. Это позволяло строить более крупные корабли. Проводка судов проходила скоротечнее, так как осуществлялась по течению Волги, с использованием парусов и требовала меньшего числа рабочих рук. Таким образом, в силу объективных причин судостроение в Казани изначально было ориентировано на Каспийский бассейн, хотя спрос на военные корабли здесь был ниже, чем на Балтике, носил неравномерный характер и во многом определялся изменчивой внешнеполитической конъюнктурой.

Оптимальным выходом в сложившейся ситуации стала кооперация Казани и Санкт-Петербурга. С Волги на Балтику стали отправляться не готовые суда, а лесоматериалы для них – корабельные бревна, доски, заготовки отдельных элементов конструкций и т.д., которые не требовали особых предосторожностей при сопровождении. Транспортные суда, перевозившие лес, обладали меньшей осадкой, что имело значение при преодолении речных порогов, были проще в ремонте. При потере судов, происходившей довольно часто, груз можно было выловить и отправить на других кораблях.

Первые опыты по отправке лесоматериалов стали предприниматься еще в то время, когда флотилии П.Дорнкваста, П.Фанреса и К.Декера следовали в Санкт-Петербург. В конце 1709 г. казанский губернатор П.М. Апраксин получил указ Петра I о заготовке корабельного леса на три корабля, а уже 19 мая 1710 г. из Казани в столицу отбыл караван под началом комендера Марка Дубровина. Груз отправили на 70 стругах¹⁷ и 120 завознях¹⁸ в сопровождении 4200 работных людей и 120 солдат [5, с.690].

¹⁷ *Струг* – русское плоскодонное парусно-гребное судно. Использовалось на реках, озерах и морях, в гражданских и военных целях. Было оборудовано съемной мачтой с небольшим прямым парусом, который ставился при попутном ветре, некоторые струги имели прерывистую палубу, чердак (каюту). Струг мог быть с одинаково острым носом и кормой. Судна имели длину от 20 до 45 метров, ширину от 4 до 10 метров и весла от 6 до 20 штук.

¹⁸ *Завозня* – большая плоскодонная лодка для переправы людей и грузов через реку. Стандартная волжская завозня была длиной до 10 м, шириной 2 м, с осадкой без груза 25–70 см, грузоподъемностью до 6,5 тонн.

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

Скорость движения судов с лесоматериалами оказалась существенно выше, чем проводка готовых кораблей. Головные суда каравана М.Дубровина в навигацию 1710 г. достигли р. Тверца, где 22 октября встали на зимовку у дер. Колоколья (ныне Вышневолоцкий район Тверской обл.). Караван продвинулся бы значительно дальше, однако скорость его движения существенно тормозила нерасторопность уездных начальников. Из-за волокиты с выделением рабочих рук случились длительные задержки в Костроме, Ярославле и Твери. Дни и недели, простоя в итоге, сложились в 2,5 месяца. Сам же М.Дубровин в письме П.М. Апраксину 25 октября 1710 г. выражал полную уверенность в том, что за лето можно свободно доставлять лес по воде из Казани до Санкт-Петербурга [5, с.693]. Лишь при прохождении реки Тверца, из-за ее мелководности, к каждому стругу предлагалось придать по одному *паузку*¹⁹.

Как видно из этого сюжета, проблема с выделением работников для сопровождения караванов с лесом оказалась столь же актуальной, как раньше при проводке готовых кораблей. И дело тут не только в нерадивости воевод и комендантов. Для них самих было сложно ежегодно изыскивать сотни и тысячи рабочих рук, в подавляющем большинстве крестьянских, в сезон летних полевых работ. Учтя этот опыт, в последующие годы государство стремилось отказаться от принудительного привлечения «уездных людей». Ставка была сделана на соглашения с подрядчиками, как правило купцами, которые брались организовать доставку лесоматериалов на столичные верфи с помощью наемной рабочей силы.

Отправка каравана М.Дубровина в 1710 г. открыла новую страницу в казанском судостроении. Транспортные суда с лесом, достигшие Санкт-Петербурга, не возвращались обратно и, как правило, шли на дрова. Взамен им ежегодно требовалось найти новые средства доставки. Часть судов, возможно, привлекалась из других волжских городов. Но основная масса кораблей, предназначенных для перевозки леса, строилась в Казани. Помимо этого, местная

¹⁹ *Паузок* – речное несамходное деревянное беспалубное судно малой грузоподъемности, с плоским днищем, предназначенное для перевозки грузов по мелководью.

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства:
судьба первой казанской флотилии

верфь, о существовании которой уже в начале XVIII в. можно говорить со всей определенностью, периодически выполняла другие государственные заказы. Так, в сентябре 1712 г. казанский губернатор П.М. Апраксин получил распоряжение поставить 100 буеров²⁰ для Балтийского флота, которое выполнялось в течение 1713 г. [5, с.699]. По указу Петра I от 11 июля 1714 г. в Казань был направлен корабельный мастер Мокий Черкасов с 7 плотниками и заданием – изготовить 15 скампавей²¹. Строительство кораблей началось в декабре месяце после заготовки необходимых материалов, а уже в 1715 г. первые 9 скампавей отправили в «астраханский отпуск» [3, с.251]. В Астрахани суда поступили под начало князя А.Бековича-Черкасского [3, с.271] и, вероятно, участвовали в экспедиции, посланной для составления первой карты Каспийского моря, а также – в неудачном походе 1716–1717 гг. в Среднюю Азию. Кроме того, с 1713 г. строительством кораблей на казанской верфи занимался известный корабельный мастер Роберт Гардлий [6, с.23], оставивший заметный след в истории Казанского адмиралтейства.

Совокупность приведенных фактов свидетельствует о том, что кораблестроение в Казани активно развивалось уже до 1718 г. В этой связи образование Казанского адмиралтейства следует рассматривать как сугубо бюрократическое мероприятие, своеобразную смену вывески, последовавшую за учреждением в декабре 1717 г. Адмиралтейств-коллегии и реорганизацией морского ведомства.

²⁰ В XVIII –XIX вв. *буерами* называли одно- или двухмачтовые грузовые суда с косыми парусами, предназначавшиеся для прибрежного плавания.

²¹ *Скампавей* – военное быстроходное судно русского галерного флота в XVIII в. Предназначалось для перевозки войск, высадки и огневой поддержки десантов, разведки и охранения при действиях в шхерах. Длина судна составляла до 30 метров, ширина до 5,5 метров, осадка не превышала 1 метр. Скампавей приводилась в движение 12–18 парами весел, одной-двумя мачтами с косыми парусами.

Ногманов А.И. Кораблестроение в Казани до учреждения адмиралтейства: судьба первой казанской флотилии

Источники и литература

1. Измайлов И.Л. Вооружение и военное дело Казанского ханства // История татар с древнейших времен в семи томах. Т.IV: Татарские государства XV–XVIII вв. Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2014. С.690–700.
2. Иванов А.Г. Очерки по истории марийского края XVIII века. Йошкар-Ола: Марийское книжное изд-во, 1995. 368 с.
3. Материалы для истории русского флота. Ч. IV: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1867. XXII, 741 с.
4. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 2: (1702–1703). СПб.: Гос. тип., 1889. XXIV, 722, LXII с.
5. Материалы для истории русского флота. Ч. III: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1866. XX, 726 с.
6. Сборник РИО. Т. 11: Указы, письма, бумаги и резолюции Императора Петра I (годы с 1704 по 1725), доставленные князем П.Д. Волконским и Н.В. Калачевым, и извлеченные из архива Правительственного Сената. СПб.: Тип. II Отд-ния собств. Е. И. В. канцелярии, 1873. 23, 565, 59 с.

Ногманов Айдар Ильсурович – кандидат исторических наук, заведующий отделом историко-культурного наследия народов Республики Татарстан Института истории им. Ш.Марджани АН РТ (г. Казань); e-mail: nogmanov_a@mail.ru

Начало военных реформ Петра I и кораблестроение в Казани*

В статье рассматриваются несколько эпизодов из ранней истории кораблестроения в Казани в первые годы XVIII в.: строительство и типы первых морских судов; проблемы их практического использования на Волге, Каспии и Балтийском море; попытка перевода первых казанских судов с Волги на Балтийское море. Прослеживается связь этих мероприятий с ранним этапом военных реформ Петра, с основными направлениями его внешней политики; их влияние на некоторые категории населения и социальные структуры регионов Поволжья. Анализируется влияние Казани как одного из трех ранних центров морского кораблестроения Петра на общие процессы строительства российского флота в петровскую эпоху.

Ключевые слова: военные реформы, социальные структуры, флот, социальные движения и восстания, состояние и строительство водных путей сообщения, крестьянство, налоги и повинности населения.

Начало казанского кораблестроения тесно связано с «зарей» петровских реформ, и, вероятно, его следует датировать по меньшей мере двумя десятилетиями раньше возникновения Казанского адмиралтейства, отнеся его, скорее всего, к самому рубежу XVII–XVIII вв. Факт его, известный начиная с трудов Ф.Ф. Веселаго, отмечен и современными историками [1, с. 22; 2, с. 89], однако оно еще не подвергалось детальному анализу и осмыслению и, несомненно, требует дальнейшего серьезного изучения. К сожалению, истоки и причины возникновения кораблестроения в Казани еще далеко не ясны и могут быть определены лишь весьма предположительно. Но нет сомнения, что уже в этом первом «кораблестроительном опыте» были заложены основы тех процессов, которые серьезнейшим образом повлияли не только на социальные структуры региона, вскоре (уже со второго десятилетия XVIII в.) охвачен-

* Статья подготовлена в рамках реализации гранта РФФИ № 17-01-00389/а.

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

ные масштабной лесозаготовительной и строительной повинностью, но и на строительство российского флота в целом.

«Восточные планы» Петра I и начало казанского кораблестроения. Нет сомнения и в том, что корни первых шагов по строительству кораблей в Казани надо искать в восточной политике Петра конца XVII века – в том еще неясном клубке «восточных планов» царя, которые весьма туманно читаются в первых наметках его реформ. Планы эти начали обозначаться летом 1694 г. во время второго Архангельского морского похода Петра, сопровождавшегося первым опытом плавания еще почти «полупотешного» речного и морского флота по Северной Двине и Белому морю. Несколько восторженно-хвастливое и не очень четко грамматически построенное письмо-отчет Ф. Лефорта брату Ами от 4 июля 1694 г. свидетельствует о каких-то намерениях Петра в ближайшие два года совершить путешествие в Казань и Астрахань: «...но возможно, что в течение двух лет времени это произойдет; во всяком случае я всегда буду в готовности следовать приказам построить многочисленные галиоты, а дальше думают посмотреть Балтийское море ради персидской московской торговли...» («...dans deux années lon parle dun voyage a Kasan et a Asrakan, mais peut estre, que dans deux années de temps cela se passera; au reste ie seray tousjours prest de suivre les ordres fera battir de galliottes plus(iere); et lon croit daller voir la mer Baltique p(our) des negoces de perses en Mosco...») [3, с. 134]¹. Текст крайне туманен и трудно поддается переводу и осмыслению – возможно, речь идет о простой описке Лефорта, имевшего в виду не Балтийское, а *Каспийское* море (что было бы естественнее из контекста о «персидской московской торговле»), чем планы путешествия в «многочисленных галиотах» с целью поиска попыток как-то воздействовать на ее поток на Балтику, полностью контролируруемую тогда шведами, что отдавало выгоды от персидской торговли в их руки и делало постройку «галиотов» и путешествие в них по Балтийскому морю

¹ Письмо Ф.Я. Лефорта брату Ами от 4 июля 1694 г. Мной при сохранении орфографии предположительно расставлена отсутствующая в письме пунктуация, которая, как кажется, позволяет уловить смысл весьма неясного текста.

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

весьма проблематичным). Таким образом, первые «восточные» планы Петра могли быть ориентированы на Каспийское море, однако вскоре были оттеснены на второй план интересами продолжающейся войны с Турцией. Как бы то ни было, очевидно, что уже тогда Петр оценивал персидское (каспийское) направление своей политики как достаточно актуальное, и, возможно, рассматривал свою «восточную» политику как многоцелевую, ориентированную на действия как против Турции, так и против Персии.

Возможно, что и маршрут основной части армии с самим Петром в первом Азовском походе 1695 г. в судах по Волге до Царицына (с последующим маршем ее оттуда по суше на Дон) объяснялся не только удобствами привычного и освоенного волжского пути, но и желанием Петра осмотреть и оценить возможности коммуникации двух этих близких театров военных действий – не исключено, что с целью осмысления перспектив вероятной оперативной переброски сухопутных и морских сил между двумя театрами.

Вероятно, уже тогда появилась и идея строительства канала между Доном и Волгой – по наблюдениям В.М. Важинского, первые планы строительства Волго-Донского канала появились у Петра «в 203 г.» [4, с. 104] (в 1694/1695 гг., по меньшей мере до 1 сентября 1695 г., т.е. еще до окончания первого Азовского похода).

Скорее всего, планы постройки канала уже тогда, как и при начале его реального строительства с 1697 г., были ориентированы прежде всего на возможную переброску строящихся военно-морских судов с Дона в низовья Волги и с Волги на Дон, что открывало возможности маневра ими между каспийским и азово-черноморским бассейнами и предполагало строительство кораблей для флота не только на Дону, но и на Волге. Планы эти в тех условиях отдавали изрядной долей утопичности, но это не значит, что пока еще не слишком опытный в практической реализации своих замыслов Петр не считал их вполне реальными. Как известно, канал активно строился со значительными усилиями по меньшей мере до 1702 г., и, возможно, этими стратегическими планами объясняется и начало казанского кораблестроения, известное по эпизоду с постройкой «казанских шмаков».

«Казанские шмаки»: строительство морских судов на рубеже XVII–XVIII вв. Строительство «казанских шмаков» в первые два года XVIII века, как и эти «восточные планы» Петра, порождает не меньшее количество остающихся пока без четкого ответа вопросов.

Многое зависит от точной даты начала кораблестроения в Казани, которая пока неизвестна. Известен лишь его итог по «ведомости о судах, построенных в Казани, 1702 г.» с подзаголовком «1702 года августа в ... день мерены *морские* суда, которые построены в Казани, оснащены в готовности и с парусы» [5, с. 231–232]. Судя по тому, что к этому времени в Казани были построены уже 16 судов (1 «каир» и 16 шмаков), а на «казанском устье» строились еще 25 «катов» и шмаков, заложенных в 1701 г., кораблестроение в Казани началось, вероятнее всего, не позднее 1700 г. (хотя П.А. Кротов датирует его начало 1701 г. [2, с. 89]). Ведомость определяет эти суда как «морские», т.е. предназначенные, вероятнее всего, для использования на Каспийском (а возможно с постройкой Волго-Донского канала и на Азовском) море. О том, что «каспийские» планы Петра I даже после Азовских походов и возвращения из «Великого посольства» все еще не выходили из поля зрения царя, свидетельствует и отмеченная Ф.Ф. Веселаго попытка картографирования Каспийского моря: «...есть указание, что государь в 1699 г. посылал туда для описи датчанина Шельтрона, и также, что какая-то опись производилась с 1699–1704 г., но следов этих работ нигде не видно» [6, с. 626]. Весьма вероятно, что эта попытка, предпринятая в 1699 г., тесно связана с началом казанского кораблестроения, инициированным почти тогда же.

Общие итоги этих почти трехлетних усилий по строительству кораблей в Казани отражены в таблице 1.

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

Таблица 1

Строительство морских судов в Казани в 1700 (?) – 1702 гг.
[5, с.231–232]

1. Построены

1. «Каир» ² (74 ф. по киллю)	1
2. Шмаков длиной в 73 ф. по киллю (68–78 ф. по верхней палубе)	4
3. Шмаков длиной 64 ф. по киллю (66–68 ф. по верхней палубе)	7
4. Шмаков длиной 56,5 ф. по киллю (55–58 ф. по верхней палубе)	4
Итого построено к 1702 г.	16

2. «На Казанском устье строятся морския суда, заложены в 1701 году и покрыты»:

1. «Каты» (от 129 ф. 6 пальцев до 132 ф. 5 пальцев по килевому брусу) ³ форштевень – от 19 до 22 фут; ахтерштевень – от 26 до 26,5 ф.	5
2. Шмаки (от 91 ф. до 93 ф. по килевому брусу) форштевень – 19–20 ф.; ахтерштевень – 22,5–23 ф.	20
Итого строятся с 1701 г.	25

3. «Шмаки, которые заложены нынешняго 1702 года за Волгою рекою на Услоне»:

1. Шмаки (93 ф. по килевому брусу; форштевень – от 21 до 22,5 ф.)	28
2. Шмаки (93,5 ф.)	2
3. Шмаки (93 ф. 3,5 пальцев)	3
4. Шмаки (92,5 ф.)	5
5. Шмак (92 ф.)	1
Итого заложено в 1702 г. на Услоне	39

Судя по таблице, масштабы казанского кораблестроения в первые три года XVIII в. весьма значительны: в эти годы по меньшей мере на двух верфях («на казанском устье» и «за Волгою рекою на Услоне») строились как минимум 80 морских судов, вторая и третья

² П.А. Кротов по архивному источнику читает это название как «капр» (капер) [2, с. 89].

³ Размеры по верхней палубе неизвестны, видимо потому, что суда не достроены.

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

партия которых с 1701 г. по своим размерам (длина 25,5 – 26,4 м) почти не уступала первым фрегатам Балтийского моря, построенным на пару лет позднее (в 1703–1704 гг.) на Олонецкой верфи [2, с. 217–219].

Более того – несмотря на начавшуюся Северную войну, казанское кораблестроение не только не прекратилось, но в первые ее годы было форсировано: вторая партия из 20 казанских «шмаков», заложенная в 1701 г., имела почти на треть большие размеры (а пять «катов» – большие почти наполовину), а в 1702 г. было заложено уже 39 таких же шмаков (в 2,5 раза больше, чем на его старте).

Такое «залповое строительство» судов предполагало значительные масштабы использования местных людских и лесных ресурсов, что уже тогда потребовало регулирования использования последних: возможно, именно в связи с «третьей волной» закладки казанских шмаков уже в феврале 1702 г. появился именной указ о запрете рубки лесов сначала в Поволжье (в «низовых городах») («... *низовых городов* в уездах леса: дуб, клен, сосну, вяз, корагак ни на какие потребности не рубить, для того: те леса надобны к корабельному строению, а кто учнет такие заповедные леса рубить, и тех людей казнить смертной казнию...»), и только 27 марта 1702 г. – указ о запрете рубки прилегающих к рекам корабельных лесов «во всех городах и уездах» [7, с. 677–678]. Судя по количеству и размерам кораблей, по масштабам работ, казанское кораблестроение 1701–1703 гг. уступало в период 1700–1707 гг. лишь азовскому (но вряд ли существенно уступало балтийскому). К сожалению, нам пока неизвестно количество людей и ресурсов, привлеченных к нему, что еще раз свидетельствует о необходимости детального изучения истории этого первого этапа казанского кораблестроения. Голландскому художнику Коло де Бруину, видевшему 9 мая 1703 г. 40 «барк или кораблей» (которые он тоже называет «шмаками»), на месте их постройки на Услоне, говорили, что в Казани должны были построить 380 судов (что было явным преувеличением, хотя могло учитывать и мелкие суда), «из коих одна часть назначена в Астрахань, для охраны Каспийского моря, а другая – в разные иные места» [8, с. 168–169]. Характерная оговорка де Бруина («в разные иные места») может свидетельствовать в пользу версии о планах

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

использования строящихся на Волге кораблей на азовско-донском театре после прорытия канала. Волжский путь и в 1703 г. продолжал использоваться для обеспечения Азова: в Саратове де Бруин видел «множество стругов, наполненных солдатами, которых везли в Азов и в другие места» [8, с. 177–178].

Как видим, большую часть строившихся тогда судов (74 из 80, т.е. 92,5%) составляли шмаки. Однако при нечеткости терминологии начального этапа кораблестроения Петра (хорошо видной на примере азовского «кумпанского» с весьма экзотическими наименованиями типов кораблей), их названия не всегда отражали реальный тип и назначение строящихся судов. Европейские шмаки были обычно полуторамачтовыми грузовыми судами небольших размеров. Прибывший для приема казанских шмаков в связи с планами борьбы с Астраханским восстанием в феврале 1706 г., «комендер» Питер Бергман описал наличные казанские суда как трехмачтовые и определил их как «флейты» [5, с. 233–234], как и приехавший чуть позднее для их боевого использования один из первых «боевых» капитанов Балтийского флота Авраам Рейс («5 флейтов и одну яхту тогож часу изготовил, катов и шмаков здесь нет, как в наказе моем именуется») [5, с. 237]. П.А. Кротов тоже определил эти суда как «значительных размеров «новоманерные» *торговые* суда», но посчитал только «каты» схожими с европейскими «флейтами» [2, с. 89]. И действительно, «флейты» были в первую очередь типом грузового торгового судна, обеспечившего взлет и расцвет Голландии в XVII в.

Вопрос о назначении строившихся в Казани судов и определение их исключительно как «торговых», однако, по меньшей мере дискуссионный. Выбранные Бергманом и Рейсом «флейты» по своим размерам (длина 97 ф.) явно относились не к «катам», а к «шкакам», заложенным в 1702 г. Суда имели пушечное вооружение («внутри всякое по 16 пушечных окошек»), хотя и из пушек относительно небольших калибров (преимущественно от 4-х до 2,25-фунтовых) с планируемым экипажем по 33 матроса на судно [5, с. 236]. Не случайно де Бруин писал, что они предназначались для «охраны» Каспийского моря, т.е. должны были иметь по меньшей мере двойное назначение – транспортное и военно-морское. По наблюдениям де Бруина попытка Петра использовать их в качестве торговых не

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

слишком удалась – купцы не хотели их нанимать из-за подверженности их течи, а также потому, что простые плоскодонные суда, в отличие от них, имели больший доступ в береговые каспийские гавани [8, с. 211]. Вероятно, поэтому следует все-таки говорить о военноморском судостроении в Казани – тем более, что Каспийское море и по своим глубинам, и по отсутствию флотов у вероятных противников не требовало линейных кораблей, и «шмаки-флейты» могли стать своеобразным эрзац-заменителем малых фрегатов.

Скорее всего, часть построенных в Казани судов начала использоваться как военно-морские на Каспии уже с 1703 г. (в крайнем случае в 1704 г.). Как известно из материалов по астраханскому восстанию, в Астрахани уже к 1704 г. существовал полк «морских солдат» (250 чел.), находившийся под командованием «морского флота капитана» Лариона Мейера, «...и служили они на шмаках и на яхтах летом и зимой бессменно, а жалованья до 704-го году им не было, выходили вечернею порою для милости (т.е. собирания милостыни – *Н.П.*)» [9, с. 374–375]. Судя по этим же материалам, этот «яхтинский» морской полк существовал в Астрахани уже в 1703 г. и в 1703–1704 гг. участвовал в плаваниях по Каспию с полковником «Дивигнеем» (де Виньи) и с самим капитаном Ларионом Мейером, видимо, продолжавшим начатое в 1699 г. картографирование Каспийского моря (осенью 1704 г. он повез некий «морской чертеж» в Москву) [9, с. 374–375]. Судя по описанию де Бруина, основа «яхтинского» полка могла существовать уже в 1702 г., со времени переброски первых казанских судов в Астрахань, так как летом 1703 г. де Бруин уже видел два корабля, севшие на мель и совершенно сгнившие от недосмотра капитана Лариона Мейера (которого де Бруин называет «гамбургским уроженцем»), что говорит об их приводе в Астрахань как минимум в 1702 г., и еще «пятнадцать других кораблей, прибывших в нынешнем (т.е. 1703 г. – *Н.П.*) из Казани» [8, с. 201]. Кроме того, де Бруин упоминает масштабную военную экспедицию швейцарца по происхождению полковника Лаврентия де Виня («Девигния»; де-Виньи) в августе 1702 г. против разбойников [8, с. 201–202], о которой, вероятно, и упоминали «морские солдаты».

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

Таким образом, в конечном счете суда казанской постройки в первую очередь использовались как военно-морские, и Казань (хотя и с некоторыми оговорками), вероятно, следует считать одним из трех первых очагов строительства русского военно-морского флота (наряду с: 1) более масштабным воронежско-азовским 1696–1711 гг. и 2) попыткой строительства морских судов для военных экспедиций с Днепра в Черное море в Брянске в 1696–1698 гг.), связанных в первую очередь с «восточной» политикой Петра I и юго-восточным (азово-черноморским и каспийским) ее направлением.

Первые казанские суда и Астраханское восстание 1706 г.: разворот на север. Однако реализация этой «восточной» политики периода начала петровских реформ оказалась не столь успешной, как хотелось бы царю.

Это почти с самого начала сказалось и на судьбе раннего казанского кораблестроения.

Судя по количеству упомянутых де Бруином в Астрахани кораблей (как минимум 17), туда в основном попали суда казанской постройки «первой волны» (1701–1702 гг., и, может быть, именно «каты» именуется там «яхтами»). Эти суда довольно быстро выходили из строя и к 1704 г. уже частично затонули – для их ремонта в Астрахань 15 января 1704 г. через приказ Казанского дворца Петром I был отправлен корабельный мастер иноземец Степан Никитин [5, с. 233]. И, вероятно, дело здесь было не только в отмеченном де Бруином «нерадении» капитана Л. Мейера [8, с. 222] – скорее всего, причиной было низкое качество постройки первых казанских судов и невовремя заготовленный сырой лес, что было естественно при спешке с их закладкой и строительством при отсутствии необходимого опыта. Течи, которые оттолкнули купцов от использования «шмаков-флейтов» в качестве торговых кораблей, привели к затоплению части из них на волжском рейде Астрахани. Кроме того, «яхтинский» полк морских солдат (250 чел.) был слишком малочислен для обслуживания даже такого количества судов (если исходить из определенного П. Бергманом экипажа в 33 чел., их, учитывая бывших при судах матросов, хватило бы лишь на 8–10 судов).

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

Не случайно именно полк «морских солдат» Л. Мейера стал одним из катализаторов Астраханского восстания 1705–1706 гг. Тяжелейшие нагрузки по поддержанию на плаву этого флота и осенние работы 1704 г. по подъему затонувших шмаков «...и ругаясь, осенним временем, посылали в студеную воду с рычагами, теплые засыпные шмаки и яхты ворочать. А те шмаки и яхты и всеми полками, по велению воеводы Ржевского, не подняли...»! [9, с. 375]. Все это сопровождалось непривычной тяжестью наказаний по регламентам военно-морского флота в виде бросания с мачты и протаскивания под килем («они, иноземцы, в осеннее время подымали их на деревья [т.е. мачты и реи – Н.П.] и з дерева в воду, в моря бросали, и под яхты и под шмаки протаскивали, и от того их братья многие помирали»), а также явными злоупотреблениями морских офицеров и капитана Лариона Мейера, долго не платившего солдатам жалования, а после его назначения правительством в 1704 г. заставившего их подписать ложное свидетельство о выплате им собственных 2200 р. и ставшего «чинить великие обиды и налоги паче прежних». Не меньшее недовольство вызывала и попытка обучить часть их (60 чел.) иноземной морской терминологии: «...учил называть погоды по немецки, и которые их братья выговорить не умеют, бил и морил их голодом» [9, с. 374–375].

Построенный в Казани в первые годы XVIII в. флот с крушением начальных «восточных планов» Петра и прекращением строительства Волго-Донского канала был для Каспия явно избыточным.

Осознание этого послужило одним из поводов к восстанию: разносимые «после праздника Ильина дни на третей день» (т.е. примерно 21 июля 1705 г.) стрельцами Прохором Куприяновым и Якимом Казанцем слухи о том, что «...сверху идет в Астрахань немцов тысяч с шесть для *карабельного и яхтинского дела* ... и хорошо б де им за то постоять, чтоб тех немцов в город не пустить ...» [9, с. 324–325], явно стали одним из катализаторов начала восстания 30 июля 1705 г. Вероятно, опасение того, что в город будет спущена по Волге новая партия казанских судов с соответствующим количеством офицеров и матросов, и их злоупотребления, а также повинности по поддержанию флота существенно возрастут, внесло свою лепту в доведение ситуации до социального взрыва.

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

В условиях тяжелой гродненской кампании 1705 г. царь, получивший известие об Астраханском восстании 11 сентября 1705 г. и явно переоценивавший роль стрельцов в нем (оценивая его прежде всего как стрелецкое), рассматривал его как серьезную угрозу и уже на следующий день отправил на его подавление фельдмаршала Б.П. Шереметева из Курляндии, от Митавы [10, с. 445, 965]. Через несколько месяцев, 31 января 1706 г., Петр в письме из Смоленска решил использовать для его подавления и стоявшие без дела в Казани казанские «шмаки», чтобы блокировать весной возможное, как при Разине, движение восставших вверх по Волге, отправив туда флотского капитана Авраама Рейса еще с двумя капитанами, другими морскими офицерами и 151 нижним морским чином [подсчитано по: 5, с. 238]: «послать немедленно в Казань, и велеть им из шмаков и катов, выбрав 5 судов, и поставить на них по 12-ти или по 8-ми пушек, тотчас сплыть к Царицыну по взломании льду, и стать там на якорях выше разделения Ахтубского, которые лучше 10.000 войска могут воров вверх не пропустить» [5, с. 233]. Выбранные 5 флейтов усиленно вооружались к кампании, но еще и к 24 апреля 1706 г. им не хватало части материалов для починки, шлюпок и ботов, и 62 из примерно 80 пушек, хотя по сути они вооружались полковой полевой артиллерией, причем довольно разномастной (10-ти разных калибров) [5, с. 234–235].

Осмотр А. Рейсом казанских судов, «на берегу пребывающих», к 26 апреля 1706 г. показал, что «из оных, которые к войне употребительны быть могут, с 25 удобных обрел; прочие с 96 зело непотребно построены, и аще оные употреблять, то надлежит много перестраивать» [5, с. 237].

Таким образом, А. Рейс: 1) оценивал казанские шмаки прежде всего как суда, пригодные для военных операций; 2) констатировал, что в Казани, помимо уже отправленных к Астрахани как минимум 17 судов, находится еще 121 судно, что, скорее всего, свидетельствует о том, что и после августа 1702 г. закладка и строительство новых кораблей еще продолжались, так как в конечном итоге было построено почти 140 судов – по меньшей мере в полтора раза больше, чем строящиеся на август 1702 г. 80 кораблей. Однако подавляющее их большинство (как минимум $\frac{2}{3}$) отличалось низким качеством

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

строительства, что, как и в азовском «кумпанском» кораблестроении близкого периода, скорее всего, объяснялось спешкой и невысокой квалификацией набранных «по случаю» (и неизвестных нам пока по именам) иноземных корабельных мастеров. Это лишний раз доказывает, что плачевная судьба астраханских кораблей Л. Мейера неувидительна. Но и без того остающиеся в Казани суда оказались заперттыми «в тупике», не имея возможностей своего практического применения, а следовательно, весьма существенные людские и материальные ресурсы оказались потрачены почти впустую, при остром дефиците военных судов и транспортов, обозначившемся в то же время на Балтике после неудачного штурма Выборга в 1706 г.

К этому времени пять «мобилизованных» казанских флейтов оказались не нужны – Астраханское восстание было подавлено Б.П. Шереметевым уже к середине марта 1706 г., но оценка состояния «казанского флота» со стороны отправленных на Волгу опытных моряков заставила, наконец, обратить на него внимание и попытаться хоть как-то оправдать потраченные издержки, используя хотя бы 25 относительно боеспособных кораблей.

Это и обусловило «разворот на север».

24 мая 1706 г. из Петербурга была отправлена грамота о посылке пяти казанских «шмаков» не к Астрахани, а в Петербург. Началась непростая многолетняя эпопея с переброской годных казанских судов на Балтику, которая заняла почти 8 лет (1706–1713 гг.).

Казань – Петербургу: «балтийская эпопея» казанских судов.
История с проводкой «волжских» кораблей в Санкт-Петербург началась летом 1706 г. Пять готовившихся для борьбы с астраханским восстанием шмаков следовало «(1) (нумерация здесь проставлена нами – Н.П.) настоящим летом рекою Волгою вверх до Ярославля или хотя и далее до которых мест прежде покрытия воды льдом возможно ... и поставить оные на зиму в пристойных и жилых местах; а (2) которые шмаки еще не доделаны и не оснащены, и те велено, доделывая и оснастя, посылать с поспешением по тому ж, рекою Волгою, тем же летом и осенью, до которых мест можно будет взвезть, (3) а которые из оных же в отделке и в управлении не будут и те, соверша и управля, отпустить предбудущие весны и потому ж вверх ре-

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

кою Волгою» [5, с. 239]. Отpravку, очевидно, организовывал Никита Кудрявцев, рапортовавший 4 ноября 1706 г., что пять неотправленных «астраханских» шмаков и яхта 30 июля 1706 г. «отпущены из Казани вверх Волгою рекою морского флота с капитаном Юрием Патаниоти да с дворянином Данилою Васильевым» [5, с. 239–240].

Отправка этого каравана с достаточно глубокой осадкой судов обернулась новой повинностью для довольно больших групп населения – для нее требовалось как минимум 120 работных людей на шмак [5, с. 239], т.е. в общей сложности на пять шмаков и яхту не менее 600–700 чел. Суда за 2,5 месяца первой навигации (к 30 сентября 1706 г.) дошли только до Васильсурска (180 верст от Казани) и из-за появившегося льда и неприсылки работников из Нижнего Новгорода остановились там на зимовку, продолжив путь лишь после 22 мая 1707 г. от Балахны, куда их привели местные крестьяне. Грек Юрий Патаниоти как капитан галерного флота, формирующегося в это время, видимо, был отозван на Балтику, где в 1708 г. командовал скампавеей (вид полугалеры) [11, с. 13]. Со второго сезона 1707 г. проводку первой партии казанских шмаков возглавил «комендер» Питер Дорнкваст, принятый в русскую службу еще в 1698 г. и успевший покомандовать кораблем «Три рюмки» в Азовской флотилии [11, с. 318–319]. Дорнквасту удалось с 8 мая по 15 октября 1707 г. довести суда от Васильсурска до Рыбинска (Рыбной слободы), где они снова встали на зимовку, после того как у «Романова-на Волге пошедшим льдом едва не поломало яхту» [5, с. 243]. Только в третий сезон проводки эта первая партия судов (5 шмаков и яхта) к 16 мая 1708 г. дошла до Твери, пройдя от Казани 980 верст «в течение 105 дней при высокой воде» [5, с. 244], хотя на самом деле путь занял не три месяца, а три года. Однако дальше казанские шмаки, войдя в Тверцу, уперлись в водоразделы будущей Вышневолоцкой водной системы, и путь от Твери до Новгорода занял у них следующие пять лет.

* * *

Негативную роль в истории эпопеи с казанскими шмаками сыграл и излишний оптимизм московского обер-коменданта стольника кн. М.П. Гагарина, «специализировавшегося» на канальной работе еще с февраля 1702 г., с начала строительства знаменитых «эпифан-

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

ских шлюзов» (второго петровского Волго-Донского канала на тульских землях между верховьями Дона и Волги через реки Упу и Шат и Иван-озеро), которым он руководил [12, л. 151; 20]. Вскоре ему было поручено и начатое по указу Петра I от 12 января 1703 г. строительство первого 2,8 километрового канала («перекопи») Вышневолоцкой системы между реками Тверцой и Цной, который должен был обеспечить удобный водный путь к Новгороду и будущему Петербургу. Канал этот был в основном закончен к весне 1708 г. и некоторое время носил имя «гагаринского» [13, с. 13].

Излишнее стремление подчеркнуть свои заслуги в его строительстве привело к письму М.П. Гагарина А.Д. Меншикову от 2 сентября 1708 г. с чрезвычайно радужным прогнозом перспектив проводки волжских судов: «из тех судов приказал я выбрать, которое величеством *больше* всех тех судов, ... и то ... морское судно названо «Св. Петр», мерою длина 94 фута голандских ... глубиною шло в воде 7 фут (т.е. 1,98 м – *Н.П.*); через перекопь Вышневолоцкую и через шлюзу прошло без остановки. И велел вести его рекою Мстою ... дабы и прочие суда вели с надеждою и надеюсь, государь, на милость Божию, что також могут пройти без вреда и остановки...» [5, с. 240–241]. Гагаринский оптимизм продолжал сквозить и в его письме от 11 мая 1709 г. Петру из Москвы накануне Полтавы: «...о морских судах, которые ведены из Казани рекою Волгою: те, государь, суда, кроме одного судна, через перекоп прошли сего 1709 г. в апреле месяце»; застрявшее же судно якобы меньше других и остановилось по вине командира, заведшего его в обмелевшую протоку, а «...которое морское ж судно проведено через Перекоп в минувшем 1708 году, и то морское судно доведено до реки Волхова во всякой целости и остановлено за работными людьми в Новгороде, ... велел оно в скорости отправить в Санкт-Петербург» [5, с. 241].

Чересчур светлый «гагаринский оптимизм», вселявший иллюзию в то, что «в год Полтавы» наконец-то удалось то, что не удалось в 1697–1702 гг. на первом канале между Волгой и Доном, перевод военно-морских судов по рекам между бассейнами двух морей (на этот раз Каспийского и Балтийского) – весной 1709 г. едва не привел Петра I (накануне Полтавы уехавшего в Воронеж и снова занявшегося проблемами Азовского флота) к тому, чтобы форсиро-

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

вать кораблестроение в Казани, и, возможно, *основать там верфь* для строительства более крупных и даже линейных кораблей. Как видно из резолюции царя от 9 апреля 1709 г. на донесения С.А. Колычева, Петр планировал послать в Казань не только корабельного подмастерья для осмотра лесов, но и квалифицированных корабельных мастеров, строивших линейные корабли (Ричарда Броуна с Воронежа или кого-то с Олонецкой верфи), «а делать (суда – *Н.П.*) где способнее: на Волге или иной какой великой реке» [14, с. 149]. 2 июня 1709 г. П.М. Апраксин писал из Казани царю: «места, государь, и леса удобные ко оному делу есть выше и ниже Казани, только подмастерье еще до сего числа к нам не бывал. И сколько карабелей заложить, и в которой путь им от нас быть отправленным – вверх или вниз по Волге, нужда нам ведать для того: по тому б определили место выше или ниже Казани, и работными людьми, также плотниками и кузнецами, стали б управятца» [15, с. 850]. В том же июне 1709 г. Петру были посланы чертежи 46-ти и 60-пушечного кораблей английского корабельного подмастерья Вилима Гарна (Гардинера), рвавшегося стать корабельным мастером и *уехать в Казань*, которые царь раскритиковал в июле [16, с. 286].

Однако планы основания крупной судостроительной верфи в Казани уже весной были критически встречены С.А. Колычевым, который запрашивал, из каких доходов строить верфь, и где ее основать: если из казанских доходов, то это еще допустимо, «а буде из адмиралтейских, то не только что вновь такую верфь заводить, и старые содержатца с великою нуждою» [14, с. 149]. Возможно, что и дошедшая до царя к осени реальная информация о трудностях с проводкой казанских шмаков, а также огромные затраты времени на переход с Волги на Балтику срочно необходимых там кораблей более крупных рангов, чем шмаки, делали планы их строительства в Казани малоэффективными. В конечном счете предпочтение было отдано более здравому решению – отправке казанских лесов для кораблестроения на балтийские верфи. 10 сентября 1709 г. Петр, видимо, окончательно отказался от идеи строительства верфи в Казани, отменив посылку туда корабельных мастеров, и предписал П.М. Апраксину начать заготовку в Казани лесов на шесть-семь 50–

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

60-пушечных линейных кораблей, чтобы весной 1710 г. «по первой полой воде отпустить в Петербург» [14, с. 371].

Таким образом, эпопея с проводкой казанских шмаков (построенных, кстати, в основном из дубового леса [5, с. 250]) стала отправной точкой для начала транспортировки казанских лесов в Петербург и возникновения массовой повинности местного населения для их заготовки.

Излишний оптимизм М.П. Гагарина стал, вероятно, причиной еще одной затратной и тоже в конечном счете малоэффективной кораблестроительной «волжской» эпопеи – начатого с ноября 1710 г. строительства тьяков (от фризского «тъялк» – более мелкие одномачтовые транспортные и грузовые суда) в 1710–1713 гг. в бассейне Волги на Дубенской и Нерльской пристанях [17, с. 189–191] для обеспечения транспортировки грузов и войск на реках и в прибрежной зоне балтийского театра военных действий.

* * *

Однако реальная история проводки, так и не подавившей астраханское восстание первой партии казанских шмаков П. Дорнкваста через пороги, была куда менее радужной: тот самый корабль (яхту) удалось в августе 1708 г. провести до Вышнего Волочка усилиями 500 работников только «с прибылою от дождей водою»; остальные суда удалось продвинуть в сентябре 1708 г. на расстояние всего в семь верст только после трехнедельной работы со строительством плотины 700-ми работниками, после чего в октябре 1708 г. река замерзла при еще недостроенной плотине [5, с. 244] – проводка по Тверце шла почти два года и, вероятно, не внушала особого оптимизма в отличие об бодрых рапортов М.П. Гагарина. Только с внешней водой 1709 г. удалось преодолеть Тверцу и выйти на Мсту, на которой после прохождения трех шлюзов к 16 сентября 1709 г. снова пришлось зимовать [5, с. 244–245].

Вслед за первыми казанскими шмаками, как и предписывал указ 24 мая 1706 г., на Балтику шли еще две их партии – вторую, в числе 7–8 кораблей [5, с. 244–245, 247], вел подпоручик Питер Фанрес (Фан Рес – возможно, сын первого русского шаутбенахта (контр-адмирала) голландца Яна фан Реза, умершего на Балтике

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

осенью 1705 г. – *Н.П.*) [11, с. 319]); третью, отправленную из Казани только в 1709 г. (видимо, под влиянием оптимистических донесений Гагарина), – «боцманмат Корнилис Янсен Декер» (5 шмаков, которых сам боцманмат именовал «катами»), которому предписывалось работных людей «имать по 150 чел. на шмак» [5, с. 248–249].

Таким образом, из Казани в Санкт-Петербург в 1706–1709 гг. было отправлено как минимум 18–19 кораблей (т.е. две трети признанных А. Рейсом боеспособными). Оставшаяся часть казанских боеспособных шмаков была, вероятно, после подавления восстания направлена в Астрахань на смену тем, что были у погибшего во время восстания капитана Лариона Мейера – по сообщению Коло де Бруина эти пять шмаков (которые де Бруин называет стругами) примерно в апреле-мае 1707 г. прибыли в Астрахань под командованием голландца комендора Лаврентия ван ден Бурга (*Laurens van den Burgh*), покровительствовавшего Коло де Бруину по его возвращении из Персии в Россию, и пытавшегося поднять те 14 судов, что затонули при Ларионе Мейере, чтобы «сделать их годными к плаванию по Каспийскому морю» [8, с. 223].

Многолетняя транспортировка казанских шмаков вверх по Волге и Вышневолоцкой системе оказалась сопряжена со значительными трудностями и с бременем дополнительной повинности для населения – если учесть количество судов и число работников в 120–150 чел. на шмак, она ежегодно требовала мобилизации как минимум 2160–2700 чел. только на проводку судов (преимущественно из числа крестьян, прилегающих к Волге уездов) – и, соответственно, примерно 15–20 тыс. чел. за все время «казанской эпопеи». Работа была крайне трудоемкой, о чем снова свидетельствует Коло де Бруин, видевший на возвратном пути из Москвы в Европу через Архангельск в марте 1708 г., видимо, вторую партию судов фан Реса, зазимовавшую в Ярославле: «В это время на Волге стояло пять трехмачтовых барок, припльвших из Казани, *после неописанных затруднений*, потому что их тащили против течения канатами (волоком) множество рабочих людей, а отправлялись эти барки в Петербург» [8, с. 262].

К маю 1710 г. вторая партия казанских шмаков фан Реса тоже прошла «гагаринский» («тверецкий») канал и фактически догнала первую партию Питера Дорнкваста на р. Мсте [5, с. 244–245]. Тре-

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

тья партия с боцманматом Декером к июню 1710 г. застряла в верховьях Волги в Кашинском уезде [5, с. 249].

К этому времени дефекты в строительстве первых элементов Вышневолоцкой системы стали очевидны. Ошибки в расчетах голландского шлюзного мастера Адриана Гоутера «с товарищи» привели к тому, что уже в 1710-м построенный М.П. Гагариным канал сильно обмелел, и по нему не смогли пройти даже струги с начавшим заготовливаться в Казани корабельным лесом [13, с. 15].

Все-таки прошедшие его и соединившиеся 4 мая 1710 г. на Мсте две первые партии казанских шмаков в 1710 г. уперлись в Боровицкие пороги: 3 мая «посланный боцман возвратился с мерой воды, которая оказалась не более 6 футов и даже менее, при грунте камень, плита и посредине фарватера большие каменные глыбы, тогда как все суда сидели выше 6, по 7, 8 и 9 футов, так что корабли не могли идти в такую малую воду...», и с 8 мая как минимум 13 шмаков вынуждены были встать в заводи на р. Уверь [5, с. 244–245]. Было очевидно, что корабли можно провести дальше только по относительно глубокой вешней воде.

Вероятно поэтому 5 августа 1710 г. Ф.М. Апраксин, видимо, утомленный затянувшейся на несколько сезонов проводкой, отозвал нужных ему дефицитных тогда морских офицеров Дорнкваста и Фанреса (Фан Реса) в Воронеж [5, с. 247], и с сентября 1710 г. руководство проводкой первых двух партий казанских шмаков как административно-технической операцией взяли на себя дворяне Фаддей Кутузов и Савва Пестриков, которым пришлось чистить от камней Боровицкие пороги; тогда же от М.П. Гагарина, видимо, пытавшегося спасти свою репутацию, был «прислан майор Яков Жеребцов и строил плотины на Мсте реке, и хочет оные корабли весть Мстою рекою; а ныне те корабли многие тонут...» [5, с. 247].

К весне 1711 г. не слишком качественно построенные уже 7–8 лет назад корабли, окончательно измотанные трехлетней проводкой по мелководной Вышневолоцкой системе, были уже сильно изношены и частично сгнили: штурман Иван Понорьев и боцман Юрьев, принявшие командование вместо Дорнкваста и фан Реса, писали: «и те корабли ныне стоят в одном месте, для того, что вода мала и те корабли текут», в связи с чем уже в 1711 г. в обеих партиях «валяли» (т.е. опро-

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

кидывали корпус на берегу для конопачения, смоления и ремонта) и чинили по 3 корабля, и надлежало чинить еще 6 (то есть практически все 13 входивших в них кораблей, за исключением одного) [5, с. 248–249]. К осени 1712 г. основная часть казанских шмаков была все-таки, видимо, выведена на Волхов и почти достигла Петербурга. 10 октября 1712 г. «адмиралтеец» А.В. Кикин отправил из Новой Ладogi одного из первых русских квалифицированных корабельных мастеров Филиппа Пальчикова осмотреть «казанские суда, которые стоят на Волхове близ порогов» [5, с. 250]. Третья партия из 5 казанских шмаков боцманмат К. Декера к этому времени застряла в Торжке и на реке Тверце и тоже нуждалась в починке [5, с. 249]. К июню 1712 г. и первые 25 построенных на Нерльской пристани тьялок тоже застряли на Тверце у Твери, причинив массу неудобств жителям окрестных деревень, которым из опасения пожара на тьялках предписывалось: «... изб, бань и овинов топить, и огня на улицах близ тех тьялок класть не велеть...» [18, с. 413–420], а еще 15 прибывших в октябре 1712 г. нерльских тьялок даже по осенней воде «в Тверцу хотя и подымали большими подъемными канатами человек по 500 на сторону, но некоторыми делами пройти невозможно за мелкостью воды» [19, с. 294].

После осмотра в декабре 1712 г. Ф.П. Пальчиковым выведенных в Волхов казанских судов Ф.М. Апраксин в январе 1713 г. приказал «из казанских кораблей “Наталию”, да “Звезду”, да “Казань” разломать, для того что по осмотру ... корабельного ученика Филиппа Пальчикова вышепомянутые корабли *явились гнилы и в починку негодны*» [5, с. 250]. Таким образом, как минимум 3 из 13 казанских шмаков первых двух партий после изнурительного и крайне затратного 6–7-летнего перехода из Казани были разобраны «за ветхостью», так и не дойдя до Балтийского моря. Третья их партия с боцманматом К. Декером в 1713 г. все еще по-прежнему находилась в Тверце, и дьяк И. Беляев писал Ф.М. Апраксину, что Декер «зело по видимому, имеет в том пути медление и неспособность» [5, с. 250].

Неизвестно, дошли ли в конце концов в 1713–1714 гг. до Балтийского моря хоть какие-то казанские шмаки, но вероятнее всего, к концу пути и они были практически неспособны к плаваниям на Балтийском море.

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

Таким образом, долголетняя, затратная и трудоемкая эпопея с проводкой на Балтику первых казанских судов не дала ожидаемого результата – тем более, что и суда этого типа не могли сыграть серьезной роли в военно-морских операциях русского флота. Весьма существенные материальные и людские ресурсы были затрачены практически впустую.

* * *

Однако эпопею эту нельзя считать совершенно бесполезной. Во-первых, в ходе нее был получен бесценный (хотя и негативный) опыт, который заставил Петра окончательно отказаться от первоначальной программы военно-морского судостроения для Балтийского и Азовского морей на крупных реках. Во-вторых, стали очевидны трудности «канальных» проектов для переброски глубокосидящих военно-морских судов из одного морского бассейна в другой с использованием речных систем. В-третьих, именно проводка глубокосидящих казанских шмаков по Вышневолоцкой системе стала серьезнейшим стимулом для дальнейшего совершенствования и развития этой основной транспортной артерии для снабжения Петербурга (в том числе для чистки и углубления Боровицких порогов), и не случайно новый качественный этап этого развития начался после 1710–1712 гг., когда эти сложности в связи с казанскими шмаками обнаружили в полной мере. В-четвертых, история с казанскими шмаками вынудила принять более рациональную стратегию строительства флота и стала толчком к использованию казанского корабельного леса для строительства балтийского военно-морского флота, а также, очевидно, дала бесценный опыт для организации его транспортировки на Балтику.

Таким образом, первый опыт казанского «морского» кораблестроения, осуществленный на рубеже XVII–XVIII вв., нельзя считать малозначимым ни по своим масштабам, ни по конечным результатам. Несмотря на проблемы, обусловленные «родимыми пятнами» слишком широко задуманных и не всегда практически осуществимых ранних петровских реформ (осуществлению которых мешала к тому же смена внешнеполитической ориентации с началом Северной войны), казанское кораблестроение этого периода стало одним из трех первых очагов строительства российского военно-морского

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

флота, на ошибках которых, вызванных естественным недостатком опыта, постепенно вырабатывалась более успешная и рациональная его стратегия, осуществленная в ходе основного этапа строительства линейного корабельного балтийского флота в 1708–1721 гг.

Не менее важен он был и для самой Казани – это раннее кораблестроение позволило обнаружить значимые для всей России резервы корабельного леса, а также заложило практические основы и, видимо, сформировало кадры мастеров и работников для прочной кораблестроительной традиции в Казани, продолжавшей и дальше свое почти непрерывное развитие и приведшей, в конце концов, к созданию крупного судостроительного центра в России, получившего наименование «Казанское адмиралтейство».

Источники и литература

1. Файзрахманов И.З. Этапы развития судостроительной промышленности в Казани (1701–1830 гг.) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2010. Т. 12. № 2. С. 22–25.

2. Кротов П.А. Российский флот на Балтике при Петре Великом. СПб.: «Историческая иллюстрация», 2017. 744 с.

3. Ф. Лефорт. Сборник документов и материалов. М.: Древлехранилище, 2006. 567 с.

4. Важинский В.М. Корни Липецка. (К 300-летию основания города). Липецк: изд-во ЛГТУ, 2003. 202 с.

5. Материалы для истории русского флота. Ч. IV: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1867. XXII, 741 с.

6. Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. Ч.1. СПб.: Тип. В. Демакова, 1875. 652 с.

7. Материалы для истории русского флота. Ч. III: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1866. XX, 726 с.

8. де Бруин Коло. Путешествие через Московию Корнилия де Бруина: пер. с фр. [и предисл]. П.П. Барсова, проверенный по голландскому подлиннику О.М. Бодянским. М.: Унив. тип. (Катков и К°), 1873. VII, [1], 292, XIX, [1] с.

9. Социальные движения в городах Нижнего Поволжья в начале XVIII века: сб. документов. М.: Древлехранилище, 2004. XXVI + 418 с.

10. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 3. СПб.: Государственная типография, 1893. 1160 с.

Петрухинцев Н.Н. Начало военных реформ Петра I
и кораблестроение в Казани

11. Общий морской список. Ч. 1. От основания флота до кончины Петра Великого. СПб.: Тип. В. Демакова, 1885. 502 с.

12. РГАДА. Ф. 210. Моск. стол. Д. 797.

13. Широкова В.А., Снытко В.А., Чеснов В.М., Фролова Н.Л., Низовцев В.А., Дмитрук Н.Г., Широков Р.С. Вышневолоцкая водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы. М.: ООО «ИПП «КУНА», 2011. 316 с.

14. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 9. Вып. 1. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1950. 529 с.

15. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 9. Вып. 2. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1952. 1093 с.

16. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 12. Вып. 2. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1977. 632 с.

17. Бабич М.В. Государственные учреждения XVIII века: комиссии петровского времени. М.: «Росспэн», 2003. 477 с.

18. Доклады и приговоры, состоявшиеся в правительствующем Сенате в царствование Петра Великого. Т. 2. Кн. I. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1882. 464 с.

19. Доклады и приговоры, состоявшиеся в правительствующем Сенате в царствование Петра Великого. Т. 2. Кн. II. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1883. 568 с.

Петрухинцев Николай Николаевич – доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры гуманитарных и естественнонаучных дисциплин Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС), Липецкий филиал (г. Липецк); e-mail: nicPetrukhintsev@yandex.ru

О проекте пароходного сообщения между Астраханью и Баку (1828–1833 гг.)

Промышленный переворот в России привел к модернизации многих архаичных форм экономической деятельности в империи. Купечество крупных торговых центров с начала 1820-х гг. начинает внедрять на своих производствах паровые двигатели. Ускоряется производственный цикл, фабрикам и заводам требуется все больше сырья. В этих условиях от скорости перевозки сырья и готовых товаров на рынки для реализации потребителям зависели и темпы индустриальной модернизации.

Одним из главнейших торговых путей России, на протяжении столетий связывавших ее центральные промышленные районы с азиатскими странами, служившими главными рынками сырья и сбыта готовой промышленности одновременно, был Волжско-Каспийский путь. Главным торговым центром на этом пути была Астрахань.

Вопрос экономического продвижения в Закавказье был частью геополитических планов Российской империи в регионе. При этом использовалась любая возможность для закрепления своего политического и экономического господства. Одной из них стало развитие российского присутствия в ключевых центрах Каспийского моря. В качестве варианта продвижения рассматривалась и организация пароходного сообщения между портами Закавказья и главным опорным пунктом России в регионе – Астраханью, правительство предприняло строительство парохода для сообщения между важнейшими торговыми пунктами в начале 1830-х гг.

Начало пароходного сообщения между Астраханью и Баку является важнейшей вехой в развитии торговых отношений на Каспийско-Волжском торговом пути. Тем более что после распада Советского Союза путь из Баку в Астрахань стал ключевым для торгово-экономического сотрудничества Азербайджана и России.

Ключевые слова: Каспийское море, Волжско-Каспийский торговый путь, Астрахань, Баку, навигация, азербайджанское купечество.

В отечественной историографии сложилось устойчивое мнение, что пароходное сообщение на Каспийском море началось 21 мая 1858 г., когда из объединения двух независимых обществ возникло

Пирова Р.Н. О проекте пароходного сообщения
между Астраханью и Баку (1828–1833 гг.)

пароходное общество «Кавказ и Меркурий», ставшее монополистом в морских и речных перевозках по Волжско-Каспийскому пути и запустившее регулярные рейсы между двумя важнейшими портами в регионе – Астраханью и Баку. Этот день теперь отмечается как дата образования Каспийского морского пароходства.

На самом деле в 1858 г. общество уже имело 11 пароходов и при них 7 барж, 27 мелких судов. С их помощью оно успешно реализовывало проект по охвату пассажирскими и коммерческими перевозками всего бассейна Каспийского моря. А первый пароход общества «Кавказ» отправился в пробный рейс весной 1849 г. [1].

Тем не менее в Государственном архиве Астраханской области отложился документ, свидетельствующий о том, что пароходное сообщение между Баку и Астраханью, по акватории Каспийского моря, началось двумя десятилетиями ранее.

В середине сентября 1828 г. начальник Астраханского таможенного округа получил из Департамента внешней торговли предписание, в котором содержалось требование рассмотреть все возможности к «устроению на Каспийском море пароходного сообщения для сношений Астрахани с крепостью Баку». Как следовало из текста документа, об этом «распорядился» сам император Николай I еще 14 апреля [2, л.1]. Сначала планировалось построить один пароход для испытания его возможностей, в сравнении с парусным флотом, который достаточно активно и успешно использовался и российским, и персидско-азербайджанским купечеством для осуществления торговых связей между Астраханью и государствами и территориями Прикаспия.

Само российское правительство цель «учреждения сего парохода» видело в том, чтобы «облегчить сношение Закавказских областей с Россией и доставить тамошним жителям способы к удобнейшему сбыту своих произведений». Таким образом, предполагалось, что пароход будет задействован прежде всего в перевозке почты, посылок, товаров и пассажиров [2, л.1].

Начальнику Астраханского таможенного округа предписывалось посоветоваться с представителями местного купечества, лоцманами и чиновниками и определить необходимое количество рейсов в навигацию, место для погрузки и выгрузки на береговой ли-

Пирова Р.Н. О проекте пароходного сообщения
между Астраханью и Баку (1828–1833 гг.)

нии Астраханского порта, назначить фиксированные даты отправления и прибытия к портам Астрахань и Баку, а также сформулировать правила и тарифы для перевозки товаров и пассажиров.

Постройка и запуск в эксплуатацию одного парохода, по мнению столицы, должна была повлечь за собой определенные организационно-штатные мероприятия. В предписании содержалось следующее предложение: «...не признаете ли за нужное для отправления товаров и посылок учредить особенные комиссии или конторы в Астрахани и крепости Баку, назначить в оные по одному чиновнику со стороны таможенной и почтовой, которые, каждый по своей части ответствовали бы за исполнение постановлений, которые изданы будут для парохода, и за соблюдение выгод казны и частных лиц, имеющих пользоваться пароходом».

Как известно, период правления Николая I считается эпохой расцвета бюрократии. Еще только на стадии проектирования, для обеспечения перевозок одного единственного парохода, планировалось создать две конторы со штатом чиновников! Но астраханские таможенники более трезво смотрели на ситуацию и попытались обосновать ситуацию с точки зрения экономической целесообразности.

В своем ответе в Департамент внешней торговли таможенники затронули вопрос общего упадка внешней торговли в Астрахани. После заключения Гюлистанского мирного договора в 1813 г. Россия приобрела два новых незамерзающих порта на Каспии – Баку и Дербент, на которые и перенаправились от Астрахани потоки торговли с Персией, навигация в дельте Волги осложнялась и причинами климатического и географического характера. Навигация продолжалась всего 7 месяцев – с середины марта (начала апреля) до конца октября (середины ноября) [2, л.3].

По сообщению астраханских чиновников, на торговлю по Каспийско-Волжскому пути сильно повлияло обмеление фарватера и рукавов Волги, впадающих в море, которое наблюдалось с начала 1800-х гг. Практически ни одно судно не приходило в Астрахань и не отходило отсюда с полным грузом, а разгружалось или догружалось на трехсаженной глубине на взморье, находившемся на расстоянии не менее 120 верст от города. Вследствие этого «сдешняя навигация соделавшись совершенно жалкою, вводит купечество в напрасные но

Пирова Р.Н. О проекте пароходного сообщения
между Астраханью и Баку (1828–1833 гг.)

весьма ощутительные издержки в найме мелких судов, и поставляя их различным образом в затруднительные отягощения в осеннее время, когда пришедшие с Макарьевской ярмарки товары долженствующие дружно отправиться за границу». Перегрузка товаров стоила недешево – от 1500 до 2000 рублей, а нередко и больше.

В этой ситуации нужны были особая смекалка и оборотистость в скорейшей отправке товаров по морю, которые в итоге «награждались полнейшим успехом». В противном случае, могла наступить ранняя зима, или могли начаться сильные осенние штормы («волею провидения отправленные на дощениках товары ко взморью предадут их невозвратной гибели»). С тех пор как «фарватер Волги прекратил свободное плавание с полным грузом мореходных судов», каждый год таких случаев бывало несколько [2, л. 4].

Все эти обстоятельства привели к тому, что не только купцы тратили достаточно большие деньги, но и казна вынуждена была доплачивать за перегрузку с дощаников на морские шкоуты при перевозке продуктов питания и боеприпасов для отдельного Кавказского корпуса. Страдали интересы казны и в плане недобора пошлин. Многие торговцы, отправляя товары на взморье, не утруждали себя таможенным или карантинным досмотром, и не платили положенных сборов. Такое положение стало следствием того, что таможенные и карантинные конторы были устроены еще в начале XIX в. и с изменением фарватера не были перенесены в новые места следования торговых судов.

В таких условиях возникал закономерный вопрос: сможет ли пароход зайти в акваторию Астраханского порта? А если сможет, то насколько будут востребованы его услуги, если существует коммерческий парусный флот, который весьма успешно справляется с перевозками товаров по Каспийскому морю. Причем основными агентами торговли со странами и регионами Прикаспия в рассматриваемое время выступали азербайджанские купцы, которых в документах именовали «персиянами». Например, в 1824 г. к астраханской таможне в течение навигации привезли свои товары 78 «персиян», из которых ленкоранских персиян было 20 человек, тавризовских – 12; казбинских – 8; ряцинских – 3; ширванских – 3; лангерудских – 10; мазандаранских – 11; зинзилинских – 1; ардебильских

Пирова Р.Н. О проекте пароходного сообщения
между Астраханью и Баку (1828–1833 гг.)

– 3; бакинских – 6; шемахинских – 1; астраханских персиян – 6. Всего в этом году привезли товары 123 купца (5 русских, 23 армянина, остальные – туркмены и узбеки) [3, л.1–2].

Чтобы осуществлять эту торговлю, персидско-азербайджанское купечество в течение первых десятилетий XIX в. сосредоточило в своих руках значительный торговый флот. По данным Астраханского губернского правления, в 1823 г. 31 владельцу принадлежало 70 судов. 10 владельцев были русскими, им принадлежало 34 шкоута; 13 персиян владели 20 судами; 8 армянам принадлежали 14 судов; 2 шкоута были в собственности татар. Величина шкоутов колебалась от 199 до 42 ластов. В основном величина судов колебалась в пределах 100–160 ластов (36 шкоутов). Общая грузоподъемность торговой флотилии в 1823 г. составляла 8094 ластва [4, л.18об.–39].

Прекращение войны с Персией в 1828 г. благоприятно сказалось на «обстоятельствах» Каспийского мореплавания. В течение первых же 10 лет коммерческий флот на Каспии превышает 200 судов, но число шкоутов при Астраханском порте сокращается. Большинство торговых кораблей по инициативе их владельцев – азербайджанцев – меняют приписку на Баку и Дербент.

Вероятно, в этом кроется еще одна причина, по которой российское правительство, в целях оживления российско-азиатской торговли на Каспии через Астрахань, желало построить пароход. Так или иначе, Санкт-Петербург настоял на продолжении обсуждения темы, не вняв никаким соображениям астраханской таможни, но учтя по возможности все имеющиеся трудности навигации. Правила «Об употреблении и заведывании парохода "Предприятие"» (так было названо судно) были утверждены в Департаменте внешней торговли 15 апреля 1832 г.

Правила включали следующие положения:

«§1. Построенный в Астрахани по Высочайшему повелению пароход силою в 100 лошадей, названный «Предприятием», назначается для плавания на Каспийском море преимущественно между Астраханью и крепостью Баку.

§2. Цель учреждения сего парохода есть облегчение торговых сношений Закавказского края с другими местами России: почему

Пирова Р.Н. О проекте пароходного сообщения
между Астраханью и Баку (1828–1833 гг.)

занятие оною должно состоять в перевозке писем, пассажиров и разного рода товаров.

§3. Так как по находящемся на Волге пути с мелями плавание парохода не может быть производимо прямо от Астрахани, то постоянным местом пребывания оного будет у Бирючьей Косы, где Высочайше учрежден главный карантин.

§4. Для перевозки из Астрахани на пароход товаров и пассажиров соорудить два палубных дощанника, поднимающих груза около 1500 пудов. Дощанники сии выводить на взморье пароходами, учрежденными при астраханском порте, если тамошнее морское начальство признает возможным...

§7. На пароходе могут быть отправляемы все вообще товары, исключая громоздких, тяжеловесных и ломких, как то – хлопчатой бумаги, стали, штыковой и листовой меди, деревянных, глиняных, стеклянных изделий, самого дерева и стекла в листах. Впрочем, если позволит место, хлопчатая бумага, сталь и медь в небольшом количестве могут быть принимаемы на пароходе» [2, л.74–74об.].

10 ноября 1833 г. пароход «Предприятие» сошел со стапелей в Нижнем Новгороде и направился к порту своей приписки – Астрахани, а 24 июня вышел в первый пробный рейс и 8 июля благополучно прибыл в Баку [2, л.107, 114]. Пароход осуществлял перевозки до 1839 г., был разобран из-за ветхости.

Так началась эра парового судоходства при Астраханском порте, которая продолжалась и в советское время. Сегодня сообщение по Каспийскому морю играет важнейшую роль в экономическом взаимодействии Азербайджана и России. И редко, кто задумывается, что начиналось пароходство здесь с одного маленького судна с деревянным корпусом, мощностью всего в 100 лошадиных сил. История этого парохода – история освоения Каспийского моря, которое сегодня имеет важнейшее стратегическое и экономическое значение не только в региональном, но и в общемировом контексте.

Пирова Р.Н. О проекте пароходного сообщения
между Астраханью и Баку (1828–1833 гг.)

Источники и литература

1. Буланова О. История Каспийского пароходства. [Электронный ресурс] URL: <https://azerhistory.com/?p=9338> (дата обращения: 13.08.2018 г.)
2. ГААО. Ф.681. Оп.1. Д.699.
3. ГААО. Ф.480. Оп.1. Д.546.
4. ГААО. Ф.1. Оп.10. Д.1504.

Пирова Рена Низамиевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры государственно-правовых дисциплин ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет народного хозяйства» (г. Махачкала); e-mail: pirova1969@mail.ru

Казанская адмиралтейская контора: действительная история

В статье показана история присутственного места Казанского адмиралтейства до его перемещения в Адмиралтейскую слободу (1719–1825 гг.). С помощью совмещения планов зданий первоприсутствующего и конторы адмиралтейства с их описями восстанавливается функциональное назначение зданий, могущее быть полезным при их музеефикации.

Ключевые слова: контора, первоприсутствующий, Свечин, Мещерский, дом Озерова, Военно-сиротское отделение.

Биография здания Казанской адмиралтейской конторы в официальной историографии истории Казани столь искажена, что требует детального рассмотрения.

В историческую литературу, в официальные документы Министерства культуры РТ, на мемориальные доски вошли не существовавшие в действительности понятия – «Большое и Малое здания комплекса Адмиралтейской конторы» [1, с. 40, 140; 2, с. 29]. Особенно поражает не имеющее вообще отношения к конторе «Большое здание» (ныне – ул. К.Маркса, 17). В таком огромном, более 120 м в длину, корпусе могла бы поместиться треть всех «Двенадцати Коллегий» – высших органов государственного управления России XVIII века в Петербурге. А как видно из ее штатного расписания в конторе служило всего 24 человека! Многолетние обращения автора в ответственные инстанции об исправлении ошибок не имеют успеха.

История присутственного места казанского предприятия по подготовке корабельных лесов и строения судов, а затем и адмиралтейства распадается на две части – до и после 1783 года. Первоначальное его название – «Кантора-Канцелярия корабельных дел». Оно размещалось сначала в купленном в 1719 году у Казанского Девичьего монастыря деревянном доме.

Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора:
действительная история

В 1728 году за ветхостью дома было построено новое, деревянное здание, и управление адмиралтейством стало называться «Казанской Лесной Канторой». А в 1733 году «Лесная контора» получила последнее свое наименование – «Адмиралтейская Кантора».

В общегородской пожар 3 августа 1742 года здание конторы со всеми её письменными делами, а также, пильная мельница под крепостью, сгорели. Тогда на месте конторы был построен из сохранившихся материалов от бывших при адмиралтействе покоев снова деревянный дом. Вероятно, это его запечатлел на съёмочном чертеже корабельный мастер Львов [3] (илл.1*).

Наконец, в 1753 году по указу Адмиралтейской коллегии из-за его ветхости было выстроено новое уже каменное здание с кладовой «для денежной казны», а командирский со службами дом построен деревянным. Это первое каменное здание Адмиралтейской конторы запечатлено на снятом архитектором В.Кафтыревым «Плане города Казани» 1767 года и на камер-обскурном снимке 1779 года командира казанских гимназий Ю.И. фон-Каница – «Вид Казанской улицы от Замошной решетки к Адмиралтейской канторе» [4] (илл.2). Сегодня его место в Казанском Богородицком монастыре занято домом №5а и площадью перед Крестовоздвиженским храмом.

12 июля 1774 года во время поджога казанского посада Пугачевым «на каменных Казанской адмиралтейской канторе и кладовых крыши и деревянный дом, в котором жительство имели главные командиры – сгорели» [5, л. 1].

Надо заметить, что сложившееся отдаление конторы от адмиралтейства представляло большое неудобство. Бывший в это время ее первоприсутствующим Александр Свечин жаловался, что «*чрез имевшее между Казанью и адмиралтеискими слободами поле[,] котораго обстоит не менее дву верст[,] в проходе [–] в осеннее время за грязми[,] а зимою по случающимся от снегов метелица-*

* Иллюстрации к статье см. на цв. вклейке. Впервые иллюстрации были опубликованы в книге: Саначин С.П. Экспедиция сенатской Комиссии Александра Свечина в Казанское адмиралтейство 1763–1765 годов и ее последствия. Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2018. С. 201–232.

Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора:
действительная история

ми[.] а особливо в вешнее время по разлитью между слободою и Казанью полои воды [-] претерпеваает немалое отягощение и изнурение так[.] что в раннее или позднее время и проходу иметь не можно[.] а потому и в делах течение бывает с немалым промедлением...» [6, л. 44–44об.].

И 28 августа 1774 года Адмиралтейская коллегия приняла решение строиться у адмиралтейства и приказала «учинить» на то план. 12 ноября Свечин представил план: с деревянными зданиями конторы и жилья командира и с каменной кладовой для казны – в слободе.

Но дело приняло совсем иной оборот. Новый казанский губернатор Платон Мещерский, следуя повелению Екатерины II – после пугачевского пожара заселять верхние улицы только каменными строениями – сообщил Свечину свое мнение, чтобы и конторские здания были каменными, и непременно в городе, а не на «острове». Не дожидаясь резолюции своего начальства, Свечин составил план и фасад здания конторы и представил их в Адмиралтейскую коллегию. 14 декабря Мещерский сообщил в контору, что императрица утвердила его доклад и, в том числе, «*чтоб между прочими казенными зданиями и сей казанской адмиралтеиской канторе быть в здешнем городе*» [6, л. 11–12об.].

Свечину не пришлось претворять в жизнь свой проект. Новый с 1776 года первоприсутствующий Петр Бешенцов нашел составленный до него план узким и неудобным по размерам и расположению помещений. Он предложил Адмиралтейской коллегии на рассмотрение новый план, а пока, до построения, – нанять каменный дом майора Бестужева за 300 руб. в год.

Дело, однако, затянулось до 1780 года, когда нашли более выгодный дом капитана Петра Озерова ценой в 250 руб. в год (ныне – ул. Япеева, 6/20). Причем хозяин готов был не только сдавать дом в наем, но даже и продать. «*А хозяин его в Санктпетербурге – доносил Бешенцов, – то не благоволено ль будет... коллегии с ним Озеровым в цене сторговатся и купить, каков же помянутый дом обстоит со оногo снятои план послан при том*» [7, л. 4]. Коллегия нанять разрешила. Сообщив при том, что Озеров просит за дом 6000 рублей, она запросила: «*стоит ли онои дом того и по генеральному на город Казань плану может ли навсегда остатца на*

Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора:
действительная история

том месте и не надобно ль будет в нем каких делать пристроек и чего казне будет стоить; и далеко ль от прежней канторы обстоит – ото всем прислать рапорт» [7, л. 4].

На это 10 июня 1781 года Адмиралтейская контора отвечала, что *«какие к оному пристройки потребны и по сему смета архитектором Кафтыревым представлены, ... а сверх того оныи архитектор объявил, что тот Озерова дом построен по апробированному плану и фасаду вновь, и поправок на первой случаи не предвидится; ценою же оной дом был не менее 6200 когда строен. Но так как в нем уже жили, то стоит 5500 руб., кроме пристройки»* [7, л. 4об.].

Этому, однако, воспротивился губернатор Мещерский. Он самолично обратился к Чернышеву, что *«хотя дом Озерова и по плану, но я нахожу на той же улице казенный каменный двухэтажный со флигелем, состроенный по плану при покойном губернаторе фон-Бранте для продажи гражданам для Казанской адмиралтейской канторы удобнейшим нежели оной»* [7, л. 5–5об.].

Теперь возразил Бешенцов. В октябре он рапортовал в коллегию, что тот казенный дом *«по малоте его не только к житности командира, но ныне без пристройки и канторы располагать[,] а особливо и архиву и казну поместить никак не можно»* [7, л. 6]. По его мнению, за один сезон приспособить дом под контору невозможно, к тому же придется еще два года платить за аренду дома Озерова, который, *«как частный построен лучше и поместительнее»*.

Переписка затянулась еще на два года. Точка была поставлена лишь 21 ноября 1783 года при новом командире Степане Жемчужникове. Адмиралтейская коллегия купила-таки за 6000 рублей дом Озерова и прислала в контору купчую крепость.

Итак, сегодня часть (8 окон от угла) дома №6/20 на ул. Япеева – и только она! – с 1783 года является зданием Казанской адмиралтейской конторы.

Более сложен вопрос с соседним зданием № 17 на ул. К.Маркса. Несомненно здесь то, что, как минимум, до 1813 года на его месте стояло пять обособленных домов, на трех земельных участках (от перекрестка: 1–3–1). Согласно новому, первому регулярному плану Казани 1768 года, они выстроились вдоль новой Покровской улицы

Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора:
действительная история

(до нее – ул. Арская, после нее – ул. К.Маркса) еще до нашествия Пугачева. Это были выведенные по новейшему для Казани вкусу (петровское барокко) прямоугольные двухэтажные шкатулки с «балюсадами» на крышах – на передней линии своих усадеб.

Точно установить самых первых домовладельцев в интересующем нас квартале №31 не удалось. Не выяснен и год, когда и у кого адмиралтейскому ведомству удалось выкупить угловую на Покровской улице усадьбу. На ней, смежно с конторой, стали проживать командиры Казанского адмиралтейства.

Что же произошло в новом XIX веке? Новый первоприсутствующий в конторе Яков Подкользин, как и ряд его предшественников, тоже не одобрял удаленность конторы от адмиралтейства. В 1805 году он жаловался в коллегия, что конторские чиновники живут в слободе, а при том *«полтора месяца покрыта водой дистанция, ... и приказные не успевают к должности»* [8, л. 1–9]. Просил переноса конторы к адмиралтейству, а городские здания конторы и главноприсутствующего предлагал «хорошо продать».

И снова остановка. Затем, уже очередной первоприсутствующий Александр де-Траверсе, в феврале 1825 года просил перевести присутствие в Адмиралтейскую слободу, во вновь построенные в 1823 году служительские казармы, но – тщетно.

А в это же время 9 декабря 1824 года высочайше «повелено» было учредить в Казани «Комитет о устройстве лучшего помещения для Казанского военно-сиротского отделения». В рассматриваемом квартале №31 у Военно-сиротского отделения уже были куплены под казармы корпуса у вдовы Марии Депрейс (**илл.3:** под цифрой – 2) [9]. Теперь, из Штаба Отдельного корпуса военных поселений обратились в Морской Штаб с просьбой уступить соседний угловой дом первоприсутствующего по случаю предполагаемого его перевода в слободу. И 22 июня 1825 года Адмиралтейская коллегия разрешила, после соответствующих устройств в слободе, вывести из города оба здания – первоприсутствующего и конторы с канцелярией.

В ноябре оба дома были очищены и перемещены в слободу. Капитан-лейтенантом адмиралтейства Ходыкиным дом был по описи сдан, а смотрителем Военно-сиротского отделения подполковником Деревянко принят – за их «общим подписом».

Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора:
действительная история

В фонде «Строительные чертежи (коллекция)» Российского государственного архива Военно-Морского Флота хранится чертеж, ставящий жирный крест на вековой ошибке в казаневедении. Это – «Дом Главного Командира и Адмиралтейской Канторы. План и Фасад» [10]. В коллекции он датируется 1819 годом. На чертеже весьма скупая экспликация, всего из пяти позиций.

Но особую ценность, описание планам обоих зданий и надворных строений при них, придает дело из фонда «Департамент морского министра» РГАВМФ: «Об отдаче в ведомство военных поселений дома, который занят был Казанской Адмиралтейской Канторою, для помещения в оном Казанского Военно-Сиротского отделения» [11, л. 1–56]. В этом деле на 53 страницах содержатся составленные в 1825 году и изобилующие массой подробностей две описи: «Дома, занимаемого первоприсутствующим» и «Дома, занимаемого Адмиралтейской конторой», с надворными при них постройками.

Малая – всего в шесть лет – разница во времени создания чертежа и описей позволяет сделать весьма корректное их совмещение (илл.4). В результате чего:

- на плане строений пронумерованы их помещения (красным);
- в описях, отструктурированных в табличную форму и с выборкой количества окошек, оставлен лишь перечень помещений и дана их нумерация, проставленная на плане.

Эта выборка, могущая быть использованной в целях мистификации зданий, проводится частично лишь по помещениям (в основном вторых этажей), отображенным на плане:

«Опись Дому, занимаемому на пред сего Господином Первоприсутствующим Казанской Адмиралтейской Канторы, соединенному вместе с Канторою – каменному двухэтажному [дому] со всеми принадлежащими к нему службами и протчими припасами; для дачи в ведомство Военно-Сиритского Отделения. Оной дом по фасаду длиною 9 сажен 1 ¼ аршина, шириною 8 сажен 1 ½ аршина, вышиною от земли под крышу 3 сажени 2 ¼ аршина» [12, л. 29–48].

Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора:
действительная история

№ на плане	Помещения	Кол-во окошек
1	При оном доме ворота в двух створах в каменной стене	
2	При входе в дом паратное крыльцо, приделанное к каменному строению, обшито тесом, на оном окон итальянских – 4	
3	Вход в верхний этаж (прихожая)	
4	В правую руку кабинет. Печь Голландская [далее опускается: везде такие – С.С.]	2
5	Из прихожей в левую руку зало	7
6	Из зала в правую руку гостиная	2
7	Из гостиной в спальню	5
8	Из спальни в правую руку детская	2
9	Из детской кабинет	1
10	Из кабинета выход в девичью. В ней в правую руку буфет.	1
11	Из девичьей в кладовую	1
12	Из девичьей выход на заднее крыльцо. Для выхода на чердак лестница	3
	По нижнему этажу:	
13	Под парадными лестницами зделанные два чулана (На плане 1819 года здесь показано отходное место – С.С.).	
15	При выходе из (второй комнаты первого этажа – С.С.) на левой стороне отхожее место	
16	В сенях с левой стороны предбанник	1
17	Баня деревянная одноэтажная	1
18	По выходе из бани в левую руку сени в кухню	1
19	В левую руку покой прачешной деревянный одноэтажный	1
20	При выходе из прачешной в левую руку для входа наверх лестниц деревянных две. В сенях под лестницей чулан	
21	От чулана в левую руку кухня каменная одноэтажная. Ачаг англиндской один. Камин один.	2
22	Из кухни вход в деревянный покой	1
23	Соединяется связью с кухнею ледник каменной одноэтажный	1

Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора:
действительная история

24	Смежная с ледником колонная оноеэтажная конюшня – 10 стойлов. Ворота створные, дверь. 1 окно, 9 малых окошек	1/9
25	За конюшню по той же стороне сарай деревянный одноэтажный, приделанный к каменной стене забора, с ледником; забран в столбах горбылями, ворота створные	
26	От оногo в смежности в правую руку подвес в столбах Подле оногo отходное место	
27	В проезд на задний двор на левой стороне лестница деревянная	
28	От оной каменный одноэтажный каретник, ворота створные. При воротах связь полукруглая железная для подкрепления сводов (до верхних крюков, а не до самой земли)	
29	Смежно с каретником чулан для поклажи овса	
30	От оногo в правую руку кладовая каменная одноэтажная	
31	Сарай деревянный одноэтажный, приделанный к канторскому забору, ворота створные	

«Опись Дому, занимаемому на пред сего Казанской Адмиралтейской Канторою, соединенному вместе с домом занимавшемся Господином Первоприсудствующим – каменному двухэтажному со всеми принадлежащими к нему службами и протчими припасами; для здачи в ведомство Военно-Сиротского отделения. Оной дом по фасаду длиною 10ти сажен 1 аршин, шириною 6 сажен, вышиною от земли под крышу 4 сажени ¼ аршина» [12, л. 49–56].

(бывший дом Озерова – С.С.).

1	При входе во двор в каменной стене ворота створные, калитка	
2	На правой стороне вход верхнего этажа, парадное крыльцо приделанное к каменному строению канторы (4 ступени). По входе во двор под обеими парадными лестницами забранных из досок чуланов два	
3	В прихожую дверь	1

Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора:
действительная история

4	Из прихожей в левую руку архив	1
5	За перегородкою Архив	1
6	В левую руку из Архива небольшой покой	1
7	При выходе из оной в левую руку канцелярия, при входе оног покая дверь	3
8	Из Канцелярии в левую руку Присудственная камора	4
9	При выходе из Каморы в Канцелярию в правую руку Прото- кольная	1
10	Из Протокольной ход в Канцелярию Контрольной Экспедиции	2
11	Из оной Канцелярии в левую руку Присудственная Камора. В левую руку проход в Канцелярию канторы	3
12	По выходе из Канцелярии в правую руку выпуск. Лестница круглая деревянная для схода на низ	1
13	От ворот в правую руку сарай забранный в столбах при камен- ной стене	
14	Возле оног конюшня деревянная одноэтажная. На верху оной под крышею сенница	
15	Подле конюшни сарай со створными воротами	
16	Возле оног отходное место, забранный в столбах	
17	В заборе для прохода на большой двор от Покровской улицы калитка простая	

Августа 31 дня 1825 года».

Итак, в конце 1825 года здания конторы и первоприсутствующего вышли из адмиралтейского ведомства. Это произошло за 20 лет до того, как было выстроено «большое здание» №17 на ул. К.Маркса.

Источники и литература

1. Республика Татарстан: памятники истории и культуры: каталог-справочник / науч. ред. М.З. Закиев и др. Казань: Эйдос, 1993. 458 с.
2. Изучение, охрана, реставрация и использование памятников истории и культуры в Республике Татарстан. Информационный сборник. Вып. 9, 10. Список объектов культурного наследия. Казань: Фолиант, 2013. 500 с.

Саначин С.П. Казанская адмиралтейская контора:
действительная история

3. РГАВМФ. Ф.326. Оп.1. Д.2472.
4. НИМ РАХ. № А–6101.
5. РГАВМФ. Ф.237. Оп.1. Д.542.
6. РГАВМФ. Ф.172. Оп.1. Д.29.
7. РГАВМФ. Ф.237. Оп.1. Д.542.
8. РГАВМФ. Ф.166. Оп.1. Д.4024. Л.1–9.
9. РГВИА. Ф.ВУА. Д.21986.
10. РГАВМФ. Ф.326. Оп.1. Д.2449.
11. РГАВМФ. Ф.166. Оп.1. Д.4035.

Саначин Сергей Павлович – архитектор, исследователь истории градостроительства Казани (г. Казань); e-mail: sanachin.sp@gmail.com

Комплекс Казанского адмиралтейства в период его основания и расцвета

В статье на основе сопоставления письменных источников с картографическими материалами дается описание основных (верфь, слобода, соляной канал, пумповые заводы) и сопутствующих объектов Казанского адмиралтейства.

Ключевые слова: карта, стапель, пристань, мельница, канал, госпиталь, пумпа.

Казанское адмиралтейство – официальное именование которого произошло в 1727 году – состояло из ряда производств и сооружений, располагавшихся как в комплексе, так и обособленно друг от друга.

В библиотеке Российской академии наук хранится не датированная, но самая на сегодня ранняя детальная карта части реки Казанки от Казани до ее устья на Волге – «Partie de la Riviere KasanсKa, depuis Kasan jusqu'a son Embouchure dans Le Volga. N 114 D.E.» [1] (илл.2*). Поясняющая карту экспликация и ее нагрузка показывают, что посвящена она Казанскому адмиралтейству и, скорее всего, – его основанию де-юре.

Карта создана в 1720-е годы. Она выполнена на бумаге с водяными знаками «4 якоря», которые по филигранологу З.В. Участкиной датируются 1723–25 годами. Из экспликации видно, что составители карты плохо знали русский язык. В это время до августа 1728 года здесь работали два иностранных корабельных мастера

* Иллюстрации к статье см. на цв. вклейке. Впервые иллюстрации были опубликованы в книге: Саначин С.П. Экспедиция сенатской Комиссии Александра Свечина в Казанское адмиралтейство 1763–1765 годов и ее последствия. Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2018. С. 201–232.

Ричард Рамз и Роберт Гардлий. Возможно, что карта создана кем-то из них, к моменту формирования Казанского адмиралтейства.

Рассмотрим на ней основные технологические точки производства и объекты Казанского адмиралтейства.

Ближе всех к Волге, на пойменной возвышенности расположены **«Амбары житные»** – склады съестных запасов.

Далее, на противоположном от деревни Игумновой берегу реки Казанки сама **«адмиралтейская вервь»** (А). В ее составе: **«сарай маштаваго дела»** (В), **«магосейной анбар»** (С), **«кусницы»** (D), **«угольной анбар»** (Е), **«столарная изба»** (F), **«сарай шлобашные»** (G), **«сарай пилной»** (H), **«стапели потому спущаттца суда»** (I) (их три – С.С.), **«караулна изба на адмиралтейской верфи»** (W).

С восточной стороны к верфи примыкает площадка – **«где лес лежит пилной»** (K).

Рядом с верфью – базовое поселение адмиралтейских работников – село Бежболда с каменной церковью Макария чудотворца. Время постройки церкви (1712 г.) показывает прямую ее связь с началом заготовки здесь леса для флота и с именем коменданта и вице-губернатора Никиты Кудрявцова.

Против Зилантова монастыря, за изгибом Казанки – **пристан Ягодинская»** (L) из двух гаваней. Вероятно, здесь швартовалась галера с Петром I в 1722 году.

Еще ниже по Казанке, против села Ягодного – **«сарай где предут конаты»** (M) и **«сарай где кладут конаты»** (O).

Далее – зачатки Адмиралтейской слободы (**«Новое»**), в которой **«ветраная мельница»** (P) и **«церков»**, предшественница будущей Боголюбской.

В самой Казани, против Воскресенских ворот крепости – два рукава Казанки, на одном из которых **«воденая пилная мельница»** (Q), построенная по указу Сената от 1717 года [2, с. 415], на другом – **«мельница»** мукомольная. Обе они на плотинах, держащих мельничный пруд. Обе сгорели в великий городской пожар 1815 года. Процесс поступления леса и выхода готового лесоматериала можно было обозревать и учитывать с башни обер-комендантского дома в крепости, в начале XIX века получившей имя – Сююмбекиной. Время ее строительства совпадает со временем начала производства

Саначин С.П. Комплекс Казанского адмиралтейства
в период его основания и расцвета

судов и заготовки корабельных лесоматериалов для петровского флота. Комендантом Казанской крепости был основатель корабельного производства Никита Кудрявцов – вероятный строитель этой (адмиралтейской?) башни.

Развитие производства и слободы шло быстро. На снимке 1733 года [3] видна высокая въездная на верфь башня, а село Бежболда слилось с Новой слободой (**илл.1**). К началу XIX века башня пришла в ветхость и была реконструирована с изменением фасада по проекту адмиралтейского архитектора Иосифа Мари (**илл.3**).

Состояние адмиралтейского производства и слободы в последующие, екатерининские годы их расцвета иллюстрирует «План Казанскому Адмиралтейству и слободе...» [4], по архивной датировке 1784 года (**илл.4**). С дополнениями объектов, почерпнутых из другого – «Плана Губернского Города Казани» (ок.1809 г.) [5], расположенных на тех же местах, состав сооружений выглядит следующим образом (дополнения помечены в перечне буквами, на плане – красными):

- «1. Адмиралтейство
2. Церковь Макария чудотворца
3. Лекальной сарай
4. Строение служительских и обывательских домов
5. Госпиталь
6. Школа
7. Казенные покои для пропитанных
8. Ныне имеющиеся ветхие правяианские могазеины
9. Канал
10. Назначенное место для построения вновь правяианских могазеин
11. Пристань для дубовых лесов
12. Деревня Бежболда
- А. Кузница
- Б. Угольной сарай
- В. Экипажеские могазеины
- Г. Башня и гоубтвахта
- Д. Купорная и парусная мастерская
- Е. Блоковая и такелажная

Саначин С.П. Комплекс Казанского адмиралтейства
в период его основания и расцвета

- Ж. Мачтовый сарай
- З. Шлюпочный сарай
- И. Амбар магосеинный
- К. Пильный сарай
- Л. Бранспойтовая мастерская
- М. Корабельная канцелярия
- Н. Котельная и фонарная
- О. Смольный магазиен».

Из плана следует, что к этому времени верфь застроилась по своему периметру. В новой слободе выявилась главная продольная улица (ныне – ул. Большая), через которую шел транзит в Казань и Москву, – дорога Московская. Село Бежболда сохраняло некоторую автономию от основной слободы.

С показанным планом хорошо сочетаются некоторые подробности об этом месте, извлеченные из дел Адмиралтейской канторы М.С. Рыбушкиным:

«...вне Адмиралтейства, по близости оного, против церкви села Бижбалды, Чудотворца Макария, «лекальный и чертежный сараи» (№3 на плане – С.С.), «магазин для хранения смолы» (О); в недалеком расстоянии «Провиантские магазейны» (8), «гофшпиталь» (5) для пользования больных служителей, со службами; близ оного дом для проживания Медицинских чиновников, «школа» (6) для обучения малолетних матросских детей, казармы для помещения определенных в гофшпиталь, за неспособностью к другой службе на казенное пропитание, служителей, коих находилось тогда более 300 человек. ... Подле сих казарм построены были пивоварни для варения пива, употреблявшегося больными и прочими служителями» [6, с. 12].

«...Следующие Адмиралтейские строения, с 1718 года пришедшие в совершенное разрушение, по приказаниям Начальства разобраны, а именно: в 1785 году уничтожены «Провиантские магазейны» (8), вместо коих, по близости Адмиралтейства, построены каменные (10), существующие и доселе; а на оставшемся пустом месте, для жительства приезжавших из Са[н]кт-Петербур-

бурга по Комиссиям Чиновников, построен новый деревянный дом ...» [6, с. 12–13].

Особенным объектом между верфью и слободой являлся **Соляной канал**.

Важнейшим корабельным продуктом, изготавливаемым в Казани для Санкт-Петербургского адмиралтейства, были нагели. Нагель – большой дубовый гвоздь (шип, шкант), который вколачивали в детали судов для их долговечного скрепления. Готовые нагели должны были быть жесткими и совершенно высушенными, тогда скрепляемые ими элементы при усыхании прочно их сжимали, «заклинивали». Изготовление нагелей состояло из двух фаз: варки и просушки. Варкой называлось вымачивание нагелей (и только их!) в соленой воде, вследствие чего из древесины выводился сок. В результате изделия не растрескивались, защищались от гниения, от поражения бактериями и грибками. Для получения жесткости нагели варили не менее двух лет.

Изготовление нагелей в Казани началось по указу Петра I. В нем их *«велено рубить из самого молодого зеленого того дуба, из которых бы могло выходить не больше шести нагелей, и то из одних оболоней, а сердцевины ни с которой бы стороны не оставалось, и потом их варить в соленой воде, для чего заготавливается в Казани соли по несколько сот пуд ежегодно, а потом велено их вялить не в избах, но вольным воздухом, и привозить сюда (в Санкт-Петербург – С.С.) в таких судах, чтобы доведены были сухи» [7, с. 872–873].*

Сам император, будучи через год в Казани, приказал вдоль Казанки *«по изги[б]у от одного берега до другого, прорыть глубокий канал для соления леса» [8, с. 93].*

Варка в узком и длинном канале, вероятно, связана с удобством доступа к нагелям, в частности, для пригрузки их от всплытия. Небольшая глубина способствовала большему прогреву воды солнцем. Канал не соединялся с рекой Казанкой – это было бы беспечным расточительством привозимого из далекой Астрахани бузуна (по ст.-татар. – осевшая кусками каменная соль в соленых озерах). Все карты и планы показывают, что это была автономная, технологически вытянутой формы, ёмкость. Не исключено, что это – отсечен-

Саначин С.П. Комплекс Казанского адмиралтейства
в период его основания и расцвета

ный, запруженный у Зилантова монастыря и выпрямленный ручей, впадавший некогда в Казанку [9] (илл.5).

Трасса соляного канала «увековечена» застройкой слободы в 1930-х годах. Совмещение современного плана с топографически точным планом адмиралтейства 1784 года показывает, что жилые дома №№ 31, 33, 37 на ул. Мало-Московской, жилой дом № 4 на ул. Урицкого и Дом культуры на ул. Мало-Московской – поставлены по оси канала (илл.6). Проведенное совмещение планов может быть использовано при проведении археологических исследований.

Обособленными объектами адмиралтейского ведомства являлись **Пумповые заводы**.

Пумпы (впоследствии – помпы) – водоотливные насосы, без которых выход судов на воду был невозможен. В начале XVIII века Петр I приказал делать их по образцу английских: *«понеже сей пумп в час может вылить осмнадцать тысяч ведр, что я сам пробовал»* [2, с. 26].

Казанские пумповые заводы построены в 1717 году по его же указу [10, с. 429]. Они были казенными и содержались на средства из доходов Казанской губернии. Технологически это было кожевенное производство – в больших чанах выделялись кожи до 300–400 штук в год. Использовались для этого *«сырые парные кожи, снятые с кладенных боевых быков лучшей доброты»* [6, с. 152]. Готовое сырье отправляли в Санкт-Петербург, где уже собирались различных типов пумпы. Поэтому кожевенные предприятия устроили не у верфи, а смежно с то же пока еще казенным Казанским шерстяным заводом (впоследствии – суконная «фабрика» – С.С.) [4] (илл.7). В 1719 году заведовать и пумповым, и шерстяным заводом Петр I поставил все того же коменданта Никиту Кудрявцова. И, видимо, по его просьбе император в том же году посылает в Казань кожевенного мастера, англичанина Томаса Омфриса.

25 ноября 1776 года главноприсутствующий в Адмиралтейской конторе бригадир Свечин получает письмо от графа И.Г. Чернышева. В нем вице-президент Адмиралтейской коллегии объявляет, что *«господин губернатор казанской князь Мещерски писал к его сиятельству чтоб завод кожены адмиралтеискаго ведомства стоящи на предместе города Казани перенест в следующее лето на другое*

Саначин С.П. Комплекс Казанского адмиралтейства
в период его основания и расцвета

место как того требует благоустройство и порядок градского строения» [11, л. 45].

Возник вопрос: *«ежели кожевенной помповой завод перенести на другое место то делание кож помповых в качестве своем по притчины перемены воды не потеряет ли своей доброты, ... и не можно ли оное дело кож производить близь адмиралтейства» [11, л. 46].*

После долгих поисков «способная к тому делу» вода была отыскана в Адмиралтейской слободе, но лишь на казенном госпитальном дворе.

При этом, однако, выяснилось, что *«для того ж завода просторнаго двора места на госпитальном дворе весьма мало[,] а за теснотою необходимо востребуется адмиралтейские две школы и живущих поблизости в слободке[,] называемой Пилной дворы[,] снести на другое место».* Но тогда *«в прибавок востребуется казенной суммы немалое число» [11, л. 46 об.].*

Переписка о переносе предприятия продолжалась еще долгое время. И завод появился на новом месте только в 1812 году, но уже около пристани для дубовых лесов.

Временем упразднения Казанского адмиралтейства считается 1830 год [12, л. 32]. Этому значительно способствовала начатая в 1827 году война с Персией, потребовавшая перенесения верфи из далекой от Каспийского моря Казани, в Астрахань. В 1832 году было решено перестроить его сооружения для размещения здесь Низового округа корабельных лесов [13, л. 1–21, 23–31].

Источники и литература

1. НИОР БРАН. Основная карта №189 (по Гнучевой №726).
2. Описание дел Архива Морского Министерства за время с половины XVII до начала XIX столетия. Т. I. СПб.: Тип. В. Демакова, 1877. 761 с.
3. ОРРК НБЛ КФУ. VI/66 1659, илл.3 (Вид Зилантова монастыря в близости Казани. Гравюра П.Т. Балабина (1770 г.) с рис. И.-В. Люрсениуса (1733 г.)).
4. РГАВМФ. Ф.326. Оп.1. Д.2419.
5. РГВИА. Ф.ВУА. Д.21985.

Саначин С.П. Комплекс Казанского адмиралтейства
в период его основания и расцвета

6. [*Рыбушкин М.С.*] Описание Адмиралтейства и Помпового завода, извлечено из дел, принадлежавших здешней Адмиралтейской Конторе // Казанский вестник (прибавление). №1. Янв. 1830.

7. Указ Петра I упомянут в указе Анны Иоанновны от 30 июня 1732 г. «О недозволении никому рубить леса дубовые, кленовые, ясеневые, вязовые, ильмовые и сосновые» // ПСЗ–1. Т. VIII. № 6111.

8. *Рыбушкин М.С.* Краткая история города Казани. Ч. 1. Казань: Университетская тип., 1834. 161 с.

9. РГАДА. Ф.192. Оп.1. Д.3. (План города Казани с прикосновением вокруг города селений (ок. 1775 г.)).

10. Материалы для истории русского флота. Ч. III: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1866. XX, 726 с.

11. РГАВМФ. Ф.172. Оп.1. Д.315.

12. РГАВМФ. Ф.157. Оп.1. Д.123.

13. РГАВМФ. Ф.205. Оп. 1. Д.966.

Саначин Сергей Павлович – архитектор, исследователь истории градостроительства Казани (г. Казань); e-mail: sanachin.sp@gmail.com

К вопросу о дате основания Казанского адмиралтейства

В статье выясняются даты основания: Казанской адмиралтейской слободы (1718 год) и Казанского адмиралтейства (1727 год).

Ключевые слова: адмиралтейство, верфь, корабельные леса, Кудрявцовы, слобода.

Ответ на этот вопрос предполагает обозначение основных функций Казанского адмиралтейства. А ими были пять видов поставок из Казани по адмиралтейскому ведомству. Это – суда, лесоматериалы (главнейшие виды), а также, бочки, пумповые кожи и соленое мясо.

Начало изготовления в Казани водных транспортных средств естественно относить еще к домосковской Казани и к устью реки Казанки. Затем есть сведения о неких судостроительных работах в XVII веке. Что-то на кустарном уровне производилось при царе Алексее Михайловиче. Но как таковое судостроение начало формироваться тогда на Оке, Двине, Свири.

Продвинутая же сборка морских военных судов в Казани началась в эпоху Петра I. Причем развернулась она еще до общепризнанной условной даты основания Казанского адмиралтейства. Так, в 1701–1702 годах здесь строились капр, шмаки и каты [1, с. 231–232]. А указы государя говорят: о приеме в Азове восьми судов, прибывших из Казани (1710 г.) [2, с. 389], о постройке в Казани от 10 до 15 тялок «для ходу на море» (14 февраля 1716 г.) [2, с. 369], о строении судов в Казани для посылки в Каспийское море «описных партий» (1716 г.) [2, с. 399], и т.п.

Конечно же, для этого уже должна была быть верфь. И в самом начале XVIII века ее наблюдал голландский путешественник Корнелий де Бруин, плывший мимо Казани в 1703 году: *«Мы проехали немного вперед напротив верфи, где строились корабли, в 6, или 7, верстах от города, в месте, где река очень широка. Там 40 барк или ко-*

раблей (Schmakken) на спускном помосте (стапелях) и множество других судов, начатых стройкой и стоявших более впереди, подле города. Нам рассказывали, что всех судов должно быть построено тут 380, из коих одна часть назначена в Астрахань, для охраны Каспийского моря, а другая – в разныя иныя места»[3, с. 168–169].

То же касается и времени отправки из Казанской губернии первой дубовой древесины на тогдашние отечественные адмиралтейства. Указы Петра I и Правительствующего Сената в Казань показывают даты начала лесозаготовок столь же ранние, как и даты строительства судов. Среди них указы: о назначении солдат для смотрения над «заповедными корабельными лесами» (1708 г.) [2, с. 439], о заготовке в Казанской губернии лесных материалов для строения кораблей, об отправке этих материалов в Петербург (1712–1717 гг.) [2, с. 367] о заготовке «наймом лесов ежегодно на три корабля» (3 марта 1713 г.) [2, с. 367], о перевозке леса из Казани в Петербург (7 декабря 1714 г.) [2, с. 368] и т.п.

Основание же Казанского адмиралтейства, как учреждения, в 1718 году документами не подтверждено. Более того, еще нет ни термина «*Казанское адмиралтейство*», ни даже «*Казанская верфь*». В документах 1718 года видим: «*повез в Адмиралтейство (Петербургское – С.С.) ... из Казани*», «*прислан в Казань от Адмиралтейства...*» [4, с. 55–56]. И даже вместо термина *верфь* используется термин *пристань*: «*...принял на пристанях корабельных лесов 5694 дерева*», «*осмотр у них на пристанях на Волжских и на Сурских*» [4, с. 54, 149].

Отсутствовал термин «*Казанское адмиралтейство*» и в документах начала 1720-х годов, в которых уже называлось, например, на Волге Астраханское адмиралтейство. И все безымянное предприятие пока еще блекло называлось «исправлением адмиралтейских дел» в Казани. Все связанные с заготовкой корабельных лесов и судостроением указы поступали из столицы на имя ответственного за эти работы вице-губернатора и коменданта города Казани Никиты Елевферьевича Кудрявцова лично в руки.

Когда же учреждение по строительству суден и заготовке корабельных лесов получило статус Казанского адмиралтейства? Конкретного документа о таком акте не обнаружено. Но мониторинг

документации XVIII века архива Морского министерства (ныне РГАВМФ – С.С.), началом употребления термина Казанское адмиралтейство ясно показывает 1727 год. В этом же году, с 29 апреля вице-губернатором, отвечавшим за «исправлением адмиралтейских дел», был определен Нефед Кудрявцов (илл.1*) – на место своего отца, скончавшегося на следующий год.

Точку в вопросе ставит ряд дел Государственной Адмиралтейств-коллегии. Так, *«по указу Его Императорского Величества, присланному из Адмиралтейств коллегии велено капитану командору Ивану Козлову, да новому вице-губернатору Кудрявцову обретающихся в Казани при строении транспортных судов служителей и мастеровых людей ... разобрать и учинить всему Указной штат по регламенту»* [5, л. 5]. Что и было здесь сделано сообща с корабельными мастерами англичанами Ричардом Рамзом и Робертом Гардлием. В деле «Столп о содержани в казани адмиралтейских служителей по штату 1727 году» впервые показывается формирование такового штата и впервые называется Казанское адмиралтейство: *«Ведение коликое число определено быть при Казанском адмиралтействе в штате ныне имеется на личных и что в допальной надобно»* [5, л. 1–3]. 8 августа 1727 года это предложение было представлено к подписанию Адмиралтейств-коллегии [5, л. 4]. Затем представлены были перечни расценок, видов предусмотренных адмиралтейских расходов, доходов и окладов. Например, вице-губернатору Кудрявцову показан был оклад в 671 руб. 60 коп. – *«против ранга генерала маеора»* [5, л. 69].

В делах Адмиралтейской коллегии за последующие годы часто делается ссылка на штат 1727 года, как на изначальный. Так, видно это в документе 1732 года: *«Ведомость об имеющихся в Казанском адмиралтействе служителях и мастеровых людях по штату прошлаго 1727 года и сверх штата, присланных из Адмиралтейской канторы и что им на жалованье в год денег исправлять»* [6, л. 14].

* Иллюстрацию см. на цв. вклейке. Иллюстрация была опубликована в книге: Саначин С.П. Экспедиция сенатской Комиссии Александра Свечина в Казанское адмиралтейство 1763–1765 годов и ее последствия. Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ, 2018. С. 216.

Тогда 300-летие чему исполняется в 2018 году? Ответ очевиден в императорском указе 31 января 1718 года на имя казанского вице-губернатора Никиты Кудрявцова, который почему-то стал считаться определителем рождения Казанского адмиралтейства в целом [7, с. 533–534]. В этом указе четыре пункта. И ни один из них не говорит об основании Казанского адмиралтейства; вообще не использует такого термина; совсем не говорит о судостроении в Казани, а регламентирует только заготовку в Казани корабельного леса.

Но, вот, п.2 указа. В нем повеление о наборе к лекальной теске здесь же в русских селах и волостях 150 плотников, 30 кузнецов, 150 пильщиков и «...поселить их домами на порожжих удобных землях...; и пока их дома будут построены, до тех мест женам их и детям жить на прежних их жеребьях». А отсюда 1718 год нужно считать годом основания слободы заготовщиков корабельного леса – будущей Адмиралтейской.

Кто же населял первоначально слободу? Ревизские сказки свидетельствуют, что приписные к заготовке корабельных лесов татары-лашманы, несшие груз наиболее тяжелой и опасной работы, проживали в деревнях Казанской, Нижегородской (Алатырский уезд) и Оренбургской (Ставропольский уезд) губерний. Жили они и в предместье Казани, но не здесь, а в Татарской, а затем и в Татарской новой слободах. Первыми же насельниками этой слободы были 205 русских плотников, кузнецов, пильщики и других рабочих. В самом раннем ее описании 1788 года сообщается, что слобода «Новая Адмиралтейская, отстоит от Казани в 2 с половиною верстах, в которой жители отставные из флотов матросы и прочие морские служители». Соответственно мечетей еще здесь нет, а «находится две церкви каменные» [8, с. 61].

Таким образом, в 2018 году именно (и только) Адмиралтейской слободе исполняется 300 лет.

Источники и литература

1. Материалы для истории русского флота. Ч. IV: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1867. XXII, 741 с.
2. Описание дел Архива Морского Министерства за время с половины XVII до начала XIX столетия. Т. I. СПб.: Тип. В. Демакова, 1877. 761 с.

Саначин С.П. К вопросу о дате основания Казанского адмиралтейства

3. Путешествие Корнилия де Бруина через Московию (при Петре Великом). Пер. с фр. П.П. Барсова // ЧОИДР. 1872. Кн. 3. Разд. IV. С.149–216.

4. [Попов Н.А.] Материалы для истории морского дела при Петре Великом в 1717–1720 годах // ЧОИДР. 1859. Кн.4. С.1–166.

5. РГАВМФ. Ф.212. Оп. 11. Д.526.

6. РГАВМФ. Ф.212. Оп. 11. Д.634.

7. Генваря 31. Именной [указ] данный вице-губернатору Кудрявцову на поданные им пункты. – *О сохранении дубовых лесов и о жестоком наказании тех, которые станут рубить, также и тех, которые рубить прикажут; о выборе лесных надзирателей и о даче им особых клейм с гербом для заклеяния дерева* // ПСЗ–1. Т.5. №3149.

8. *Зиновьев Д.[Н]*. Топографическое описание города Казани и его уезда. М.: Унив. Тип. у Н.Новикова, 1788. 70 с.

Саначин Сергей Павлович – архитектор, исследователь истории градостроительства Казани (г. Казань); e-mail: sanachin.sp@gmail.com

Спецзаказ для Казанского адмиралтейства – подготовка флота для противостояния Персии в 1740-е гг.

В первой половине 1740-х гг. Россия была серьезно озабочена перспективой военного столкновения с Персией на Кавказе. Для сдерживания армии Надир-шаха Афшара к Кизляру были стянуты войска Персидской экспедиции, началось интенсивное укрепление пограничных крепостей, предпринимались меры дипломатического характера. В русле этих действий в 1744 г. в Казани начинается строительство флота, предназначенного как для перевозки войск по Волго-Каспийскому пути и его снабжения необходимыми припасами, так и для участия в возможных военных действиях против персидской армии.

Ключевые слова: XVIII в., Россия, Персия, Казанское адмиралтейство, флот.

Первые годы царствования императрицы Елизаветы Петровны прошли в непростой политической обстановке. Сразу на севере и юге страны возникли очаги международной напряженности. Швеция попыталась взять реванш у России за поражение в Северной войне, а на юге обозначил свои геополитические амбиции персидский шах Надир Афшар, который, после завоевания империи Великих Моголов в Индии и среднеазиатских ханств, вторгся на территорию Дагестана, ряд владельцев которого придерживался пророссийской ориентации.

В 1741–1743 гг. России пришлось воевать со Швецией [1] и одновременно направлять войска в составе Персидской экспедиции на Кавказ [2]. Весьма показательно, что оба эти разновекторные, казалось бы, направления внешней политики России имели определенную связь. По крайней мере, в европейских дипломатических кругах старались учитывать влияние событий, происходивших на Кавказе, на политику России в отношении Швеции [3, с. 47–48, 51; 4, с. 62, 64].

К концу 1743 г. обстановка на Балтике и на Кавказе разрядилась. Со Швецией был заключен мир, а персидские войска, так и не решившись вторгнуться в российские владения на Кавказе, были

Торопицын И.В. Спецзаказ для Казанского адмиралтейства –
подготовка флота для противостояния Персии в 1740-е гг.

отведены от русско-персидской границы. Несмотря на то, что персидский шах сменил вектор своей внешнеполитической активности, переключив внимание с Дагестана на Турцию, в российских дипломатических кругах продолжало витать беспокойство относительно его дальнейших планов. 14 ноября 1743 г. резидент в Персии В.Братищев докладывал Коллегии иностранных дел: хотя персидский шах начал военные действия против Турции и «от него шаха российской стороне опасность миновалась», но по окончании войны с турками не исключено, что он вновь обратит свой взор на Россию [5, л. 1]. В связи с этим Коллегия иностранных дел поставила перед Сенатом вопрос о необходимости подготовки к возможной агрессии Персии против России.

С учетом опыта проведения Персидской экспедиции 1742–1743 гг. внешнеполитическое ведомство России обращало внимание правительства страны на ряд вопросов, связанных с укреплением пограничных крепостей, особенно Кизлярской, содержанием на кавказской границе «для наилучшей от персидского шаха предосторожности» армейского корпуса, организацией его снабжения и т.п. [6, с. 680].

29 декабря 1743 г. Сенат обсудил вопросы, поставленные Коллегией иностранных дел. Относительно формирования военного корпуса на кавказской границе в количестве 10 полков особых дебатов не возникло. Строительство и укрепление крепостей в Астраханской губернии и так находилось на особом контроле Сената, который еще 16 ноября 1743 г. велел Военной коллегии выяснить, в каком они находятся состоянии, а впоследствии не переставал напоминать военному ведомству о важности данной оборонительной задачи [7, с. 50–51]. Но при обсуждении вопроса, связанного со строительством флота для транспортировки людей и грузов, а также ведения военных действий, сенаторы решили запросить мнение Военной коллегии и Адмиралтейств-коллегии. Коллегия иностранных дел предлагала для перевоза провианта до Кизляра развернуть строительство «больших и малых судов и для диверсии кончечасов или других каких судов» [6, с. 680]. Обращает на себя внимание тот факт, что внешнеполитическое ведомство России оставляло на усмотрение правительства выбор будущих транспортных судов, но

Торопицын И.В. Спецзаказ для Казанского адмиралтейства –
подготовка флота для противостояния Персии в 1740-е гг.

вполне конкретно высказалось за строительство кончебасов¹ или их аналогов, пригодных, по его мнению, для осуществления военных акций против потенциального противника. Кончебасы, к примеру, использовали на Балтийском море в ходе русско-шведской войны 1741–1743 гг. Галерная флотилия под командованием фельд-маршала графа Ласси насчитывала 70 кончебасов и 36 галер.

Помимо этого, Коллегия иностранных дел обратила внимание на то, что в Казани уже были построены к отправлению в Астрахань «для употребления вместо батарей, без мачт и без такелажа, три прама однопалубные, на которых имеет быть на каждом по 24 пушки 24-фунтовых». Эти плавучие артиллерийские батареи по сенатскому указу от 21 мая 1742 г. находились в Казани «под кровлею» в ожидании дальнейшего решения об их судьбе.

Сенат не смог определиться по вопросам: необходимо ли строительство флота, а также отправлять ли эти прамы будущей весной в Астрахань, или оставить их в Казани «до усмотрения впредь персидских обращений», и запросил мнение на этот счет у Военной и Адмиралтейской коллегий, которым поручил обсудить этот вопрос [6, с. 680–681].

В начале февраля 1744 г. Сенат получил ответы от коллегий. Военная коллегия признала необходимым построить в Казани дополнительно к имеющимся в Астрахани казенным судам еще необходимое количество судов для перевозки провианта и несколько кончебасов, на которых «можно ходить подле камышей безопасно». Адмиралтейств-коллегия рассудила построить для доставки припасов и людей 10 гекботов из соснового леса. Их предполагалось вооружить 4 пушками 3–4-фунтового калибра. Но вместо кончебасов предложила построить 100 каек, «каковы в прошедшую с турками войну на Азовском море употребляемы были». Свой выбор Адмиралтейств-коллегия аргументировала тем, что в кайку «людей поместиться может не меньше того, как на кончебас, но и более» (на кончебас помещалось 50 человек, а в кайку – 60 человек и т.д.). На кайках также должна была находиться артиллерия – по две пушки 3–4-фунтового калибра на судно [5, л. 2–2об.].

¹ Кончебас – турецкое гребное одномачтовое судно, вооруженное легкой артиллерией.

Торопицын И.В. Спецзаказ для Казанского адмиралтейства –
подготовка флота для противостояния Персии в 1740-е гг.

Предполагаемого количества новых гекботов, которые планировалось построить «такой же препорции, каковы ныне в Астрахани имеются», по мнению Адмиралтейств-коллегии, должно было хватить вместе с уже имеющимся в Астрахани флотом для доставки провианта в Кизляр в течение одного лета. За 6 рейсов эти суда могли перевезти 78 тысяч кулей муки или другой провизии. Учитывая, что морские суда не могли близко подойти к берегу в районе Кизляра «за тамошним мелководием», морское ведомство России посчитало, что «у каждого судна надлежит иметь по 2 лодки, в которые можно было бы поместить кулей по 15, и иметь оные при Кизляре». Относительно прамов, которые находились в Казани «на эллингах под кровлею», Адмиралтейств-коллегия считала, что отправлять их будущей весной в Астрахань нет необходимости, «понеже хотя б от неприятеля к российским границам приближение и быть могло, то оные прамы и тогда можно будет к Астрахани отправить без продолжения времени» [8, с. 9–10].

Дальнейшее решение вопроса о целесообразности строительства флота для сдерживания Персии вновь оказалось в компетенции внешнеполитического ведомства России. Коллегия иностранных дел проинформировала Сенат о полученных сведениях о том, что губернаторы персидских городов имеют указание шаха готовить припасы на пути от шахского лагеря на Муганскую степь, откуда открывался путь к российской границе. Поэтому Коллегия признавала необходимым строить флот для Каспийского моря. К тому же эти суда, по ее мнению, можно было употребить не только для военных нужд, но и в мирных целях, например, «для перевозу в Персию купеческих товаров за плату» [5, л. 4а, 5об.].

24 февраля 1744 г. Сенат определился по вопросу строительства флота для сдерживания Персии. К имеющимся в Астрахани 10 казенным судам было решено построить в Казани 10 гекботов, 50 каек и 40 лодок «адмиралтейскими мастеровыми людьми и плотниками». Прамы решено было пока не направлять в Астрахань [8, с. 19]. 2 марта того же года императрица Елизавета Петровна утвердила сенатский доклад «о строении, для предосторожности от персидской стороны, судов в Казани». Спустя три дня Сенат постановил: «на строение 10 гекботов и 50 каек и 40 лодок леса заготовлять сколько воз-

Торопицын И.В. Спецзаказ для Казанского адмиралтейства –
подготовка флота для противостояния Персии в 1740-е гг.

можно и время допустит по Волге и по другим рекам, где способнее и ближе, и возможно сплавливать оные водою в Казань», «из готовых при казанском адмиралтействе наличных лесов и из приготовляемых по тому указу те суда строить адмиралтейскими мастеровыми людьми и плотниками, а буде оных мало, то и наемными» [8, с. 26].

В Казанском адмиралтействе в указанный период испытывали недостаток в специалистах. Многие работы выполнялись наемными людьми. Там подсчитали предстоящие расходы по крупному государственному военному заказу – 37 тысяч рублей. Адмиралтейств-коллегия не имела такой суммы и поставила вопрос перед Сенатом о дополнительном финансировании. Заготовление материалов для строительства 10 гекботов и 50 каек в Казанском адмиралтействе началось 16 апреля 1744 г. И выполнением работ занимались мастеровые люди, которыми были «по разным пристаням потребные сосновые и еловые леса приисканы». 29 и 30 апреля в Казань были пригнаны с Ветлуги и с других рек несколько плотов на продажу со строительным лесом, «из которых годные и потребные к тому судовому строению дерева и доски выбираются и повольною ценою покупаются», – докладывала Сенату в конце мая 1774 г. Адмиралтейств-коллегия [8, с. 115].

Сенат, оценив международную обстановку (персидское войско концентрировалось летом 1744 г. в городе Тевризе и было нацелено на продолжении войны с турками), 20 июня принял решение сократить корабельный заказ: «выше означенных судов в Казани строить ныне треть и на то деньги употреблять адмиралт. коллегии из положенных на адмиралтейство суммы, ибо ныне время состоит мирное и таковых расходов, каковы бывают в военное время, от той коллегии нет» [8, с. 116]. 26 августа в Астраханской порт были отправлены построенные в Казани «в определенное число к отпуску в Астрахань судов, 10 каек, да покупкою исправлено 10 лодок» [8, с. 214]. 11 сентября Казанская контора информировала Адмиралтейств-коллегию, что к будущей весне будут построены еще 4 гекбота и 7 каек [8, с. 306].

В конце 1744 г. обстановка на кавказской границе вновь обострилась. Российские резидент и консул в Персии сообщали, что шах с войском намерен идти зимовать на Муганскую степь, «також и в Да-

Торопицын И.В. Спецзаказ для Казанского адмиралтейства –
подготовка флота для противостояния Персии в 1740-е гг.

гестан для усмирения и покорения тамошних противляющихся ему народов». «Следовательно в безопасности от него быть невозможно, – утверждала Коллегия иностранных дел в донесении Сенату, – ибо... по его беспокойному и непостоянному нраву узнать нельзя не обратится ль иногда он и против российских границ к неприятельствам». В свете этих обстоятельств Сенат 7 декабря 1744 г., приняв во внимание, что первая треть судов в Казани уже построена и отпущена в Астрахань, постановил приступить к строительству в Казани еще одной трети судов из первоначально обозначенного количества (10 гекботов, 50 каек и 40 лодок) [8, с. 282, 285–286].

К этому времени (зима 1744–1745 гг.) в Казани полным ходом шло строительство 7 гекботов, 24 каек, а также «приготовлялись» 16 лодок. Казанскому адмиралтейству было предписано «наикрепчайшими указами», чтобы все эти суда были отправлены в Астрахань весной 1745 г. [8, с. 306]. По состоянию на середину февраля в Казани завершалось строительство 6 гекботов и 7 каек, на которые были заготовлены необходимые материалы (якоря, канаты, такелаж и другие припасы). В том, что эти суда будут готовы к навигации, в Казани не сомневались. Заготовленных материалов оставалось еще на 1 гекбот и 17 каек, которые приказано было построить для противодействия Персии, но «Казанская кантора над портом» не была уверена, что успеет их достроить до начала навигации по Волге. Поэтому Адмиралтейств-коллегия распорядилась для ускорения работ отправить в Казань еще 50 пильщиков [8, с. 378].

В начале июня 1745 г. построенные в Казани 7 гекботов, 24 кайки и другие мелкие суда (7 ялботов, 7 шхерботов и 7 лодок) были отправлены в Астрахань [8, с. 517]. В 1746 г. Адмиралтейств-коллегия напомнила Сенату про прамы, которые были построены в Казани в начале 1740-х гг., и получила в ответ указание продолжать хранить их в Казани «под добрым смотрением» [8, с. 748–749].

Таким образом, можно видеть, что Казанским адмиралтейством в 1744–1745 гг., а фактически в течение календарного года, было построено 7 гекботов, 34 каек, 17 лодок, 7 ялботов и 7 шхерботов, которые были отправлены в Астрахань для обеспечения интересов Российского государства на Кавказе. Факт размещения на Казанском адмиралтействе в 1740-х гг. крупного кораблестроительного

Торопицын И.В. Спецзаказ для Казанского адмиралтейства – подготовка флота для противостояния Персии в 1740-е гг.

заказа, предназначенного для военных целей в Каспийском море, подтверждает высказанное нами ранее утверждение, что в XVIII в. именно Казань закрепила за собой статус основного центра кораблестроения в Волго-Каспийском бассейне [9, с. 29].

Источники и литература

1. Шпилевская Н. Описание войны между Россией и Швециею в Финляндии в 1741, 1742 и 1743 годах. СПб.: Тип. Якова Трея, 1859. [2], 275 с.
2. Торопицын И.В. В.Н. Татищев и деятельность Персидской экспедиции на Кавказе. Подготовка к отражению вторжения Надир-шаха на Россию // Архив русской истории. М.: Древлехранилище, 2007. Вып. 8. С. 254–282.
3. Торопицын И.В. Роль восточного фактора в политике европейских держав в середине XVIII в. // Астраханское востоковедение. Вып. 1 / Отв. ред. А.Н. Родин. Астрахань: Аф ВАГС, 2006. С. 44–55.
4. Торопицын И.В. Непредсказуемый фактор. Российско-персидские отношения и европейская политика // Родина. 2009. № 2. С. 61–64.
5. РГАДА. Ф.21. Оп.1. Д.49.
6. Сенатский архив. Т. V: Журналы и определения Правительствующего Сената со 2 октября по 23 ноября 1741 г. СПб.: Тип. Правительствующего Сената, 1892. [1], 681, 48 с.
7. Торопицын И.В. В.Н. Татищев: «... В Черном Яру, Енотаевской и Кизлярской крепостях... иметь крепкую предосторожность». Строительство и реконструкция укреплений в Нижнем Поволжье и на Северном Кавказе в 1740-х годах // Военно-исторический журнал. 2013. Вып. 3. С. 48–52.
8. Сенатский архив. Т. VI: Журналы и определения Правительствующего Сената 1744–1746 гг. СПб.: Тип. Правительствующего Сената 1893. [1], 802, 38 с.
9. Торопицын И.В. Развитие судостроения и судоходства в Волго-Каспийском бассейне в XVII–XVIII вв.: учебное пособие. Астрахань: Каспийский институт морского и речного транспорта филиала ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2016. 65 с.

Торопицын Илья Васильевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России Астраханского государственного университета (г. Астрахань); e-mail: itoropitsyn@mail.ru

**Правительственные мероприятия по сохранению
корабельных лесов как фактор формирования
государственной лесной политики
Российской империи в XVIII в.**

В статье рассматриваются вопросы развития государственной лесной политики Российской империи на протяжении XVIII в., направление которой в значительной степени было предопределено необходимостью сохранения и рационального использования заповедных корабельных лесов, востребованных для создания отечественного военного и торгового морского флота.

Ключевые слова: корабельный лес, кораблестроение, лесная политика, лесное хозяйство, охрана лесов, Адмиралтейств-коллегия, вальдмейстер.

Складывание государственной лесной политики в нашей стране происходило под влиянием разнородных политических и социально-экономических факторов, одним из которых, безусловно, являлось желание первого российского императора Петра I превратить Россию в морскую державу путем строительства военного и торгового морского флота. По мнению И.В. Шутова, примеров подобного «феноменального внимания первого лица государства к лесам не было и нет, не только в России, но и в других странах» [1, с.10–11]. Роль Петра I в появлении российского лесного хозяйства была так велика, что председатель Лесного общества В.Т. Собичевский, выступая 2 марта 1896 г. на торжественном заседании по случаю 25-летия общества, назвал российского императора «первым русским древоводом и лесоводом» [2, с.154].

Вопросы эксплуатации и сохранности корабельных лесов неоднократно становились самостоятельным предметом изучения в работах дореволюционных, советских и современных исследователей: историков, правоведов и специалистов в области лесного дела (В. Врангель, Н.В. Шелгунов, Э.Г. Истомина, Г.А. Гребенщикова,

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

А.Ю. Пуряева, Е.М. Лупанова, О.В. Фролова, А.Ю. Вишняков, Г.И. Редько, М.А. Цветков, А.С. Тихонов и др.). В данной статье мы рассмотрим процесс формирования и развития государственной лесной политики Российской империи на протяжении XVIII в., который проходил под влиянием предпринимаемых государством мер по охране корабельных лесов.

Значение лесных ресурсов для социально-экономического развития нашей страны огромно и не нуждается в каком-либо дополнительном обосновании. Однако эксплуатация богатейших лесных ресурсов долгое время происходила бессистемно. По меткому выражению классика отечественной лесной науки Г.Ф. Морозова, лесоводство – «дитя нужды». Он писал, что до тех пор, пока запасы лесной растительности были значительными и не вызвали опасения за их истощение, у человека не возникало потребности в рационализации своего хозяйствования в лесу. Дореволюционный лесовод Н.М. Зобов на страницах «Лесного журнала» связывал отсутствие до XVIII в. лесного хозяйства и лесного законодательства с тем, что «до Петра Первого леса в России не имеют почти никакого значения. Ими всякий мог пользоваться как воздухом или водой. Это эпоха изобилия лесов при малой в них потребности» [3, с.80]. Однако, «когда леса стало мало или явилось опасение за возможность истощения лесных запасов, тогда впервые возникает мысль о такой организации пользования лесами, которая не вела бы к их истощению» [4, с.1].

Строго определенной даты возникновения государственной лесной политики не существует, поскольку этот процесс должен «рассматриваться как акт одноразовый и, вместе с тем, непрерывно длящийся» [5, с.7]. Вместе с тем начало оформления первых основ государственной лесной политики нужно датировать временем правления Петра I, когда потребность государства в корабельной древесине предопределила необходимость законодательного регулирования отношений в сфере лесопользования и лесоохраны, а также привела к созданию специализированного управленческого аппарата.

Кораблестроение требовало самого лучшего леса: для постройки одного фрегата требовалось более 3000 деревьев ценных пород высочайшего качества. От условий произрастания деревьев, их правильной заготовки, хранения и способов доставки на верфь зависели

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

ли сроки службы будущего корабля и экономное расходование государственных средств. По данным Е.В. Анисимова, «всего в петровский период было построено не менее 1164 кораблей и иных судов» [6, с.118]. Несложно подсчитать, какое колоссальное количество леса самого высокого качества требовалось для обеспечения потребности российского флота в древесине, при том, что уже к XVIII в. в некоторых уездах европейской части страны ощущался дефицит не только строевого, но и дровяного леса.

В российском уголовном праве рассматриваемого периода одновременно существовали две нормы: смертная казнь за самовольную рубку корабельного леса и денежное вознаграждение каждому нашедшему большое мачтовое дерево [7, с.160]. Учитывая ценность лесов для государственных нужд, не приходится удивляться жестокости наказаний, налагаемых за лесонарушения в начале XVIII в. Нарушителей запрета рубки корабельных деревьев могла ожидать смертная казнь, ссылка на каторгу или, как минимальное наказание, штраф за каждое дерево по 10 руб. [8, с.283–284]. Мера наказания определялась, исходя из личности порубщика, объема и ценности срубленной древесины, места совершения преступления. Необходимо, однако, учитывать, что чрезмерная жестокость указов первого российского императора компенсировалась, по сложившейся в России традиции, необязательностью или невозможностью их исполнения. Н.М. Зобов писал, что при Петре I, «вероятно, никто не был казнен за порубку дуба» [4, с.81].

Анализ результатов законотворческой деятельности Петра I, в том числе отложившихся в «Полном собрании законов Российской империи» (Т. 3–7), позволяет утверждать, что практически на всем протяжении своего правления, даже в самые драматические периоды, наряду с важнейшими государственными делами, монарх не обходил вниманием вопросы сбережения лесов, прежде всего, корабельных и их использования для нужд флота. Один из сподвижников Петра I А.К. Нартов в своей знаменитой книге «Достопамятные повествования и речи Петра Великого» замечает, что «о разведении и соблюдении лесов изданы были государем многие указы строгие, ибо сие было одно из важнейших его предметов» [9, с.48]. По подсчетам Г.И. Редько, Э.Г. Истоминой и других исследователей, за время сво-

Тяпкин М.О. Правительствоные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

его правления первый российский император издал около двухсот указов, которые регулировали правоотношения в сфере использования и охраны лесов. Э.Г. Истомина разделяет все указы на три группы: распоряжения, направленные на выявление и сбережение лесов для кораблестроения; на пресечение расточительного потребления древесины в народном хозяйстве; и предписывающие ведение лесоустройства и рационального лесопользования [10, с.36].

Первым указом Петра I, посвященным лесоохране, стало распоряжение от 30 марта 1701 г., согласно которому была запрещена расчистка корабельных лесов под пашню и покосы на расстоянии 30 верст от сплавных рек [11, с.162]. Основным мотивом принятия этого указа стала необходимость обеспечить сохранность лесов в тех местах, откуда было удобно сплавлять его к верфям.

С целью формирования фонда корабельной древесины начиная с 1703 г. должна была проводиться опись лесов «во всех городах и уездах, от больших рек в сторону по 50, а от малых по 20 верст» [12, с.228]. Указом разрешалась лишь рубка деревьев, которые «в отрубе меньше 12 вершков» (54 см); на все остальные деревья, в особенности ценных пород, налагалась «заповедь», за нарушение которой полагался штраф 10 руб., либо смертная казнь «за многую заповедных лесов посечку». Также в указе 1703 г. впервые была озвучена необходимость проведения описи заповедных лесов, вне зависимости от их владельческой принадлежности.

За городским и сельским населением было оставлено право пользования малоценным лесом для удовлетворения бытовых нужд. В небольших объемах, за исключением рубки леса «на дворовое, хоромное или мельничное строение», можно было брать и ценные породы деревьев, но с непременным разрешением. Лесоохранные указы вывешивались на специально установленных столбах близ лесных дорог и в селениях и рассылались священникам с предписанием «по вся воскресные дни приходским людям читать, чтобы в том неведении никто не отговаривался» [13, с.654–656].

Ограничения в лесопользовании касались преимущественно корабельных рощ. Деревья, негодные для кораблестроения, можно было рубить свободно, с одним лишь требованием – не употреблять на дрова строевые деревья. Ряд петровских указов предоставили

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

право жителям Санкт-Петербурга и окрестностей рубить лес, несмотря на его принадлежность частным лицам. Поводом для такого решения стало возмущение царя тем, что частные лесовладельцы не пускали в свои дачи крестьян и мещан для рубки строевого и дровяного леса, или брали с них большую попенную плату. Помещикам под угрозой штрафов и конфискации лесных дач было предписано не чинить никаких препятствий населению, выезжающему для рубки леса в разрешенных для этого местах.

Вместе с тем преувеличивать роль разрешительных мер в законодательстве Петра I, на наш взгляд, не стоит. Оно было нацелено, прежде всего, на «изъятие из свободного обращения лесов, пригодных для кораблестроения (независимо от их принадлежности), организацию их эксплуатации и охраны» [10, с.37]. Владельческая принадлежность лесов для Петра I не имела никакого значения, поэтому в петровскую эпоху «всякое, даже вполне законное пользование лесом казалось опасным» [14, с.147]. Партикулярные интересы мало интересовали Петра I, если речь шла о государственной пользе. На помещиков возлагалась обязанность по охране корабельных лесов, оказавшихся в пределах их владений, и недопущению их вырубки даже на собственные нужды. В 1720 г. именным царским указом казанскому вице-губернатору Н.А. Кудрявцеву было велено установить надзор за корабельными лесами, находящимися в ведении Адмиралтейств-коллегии, для чего предписывалось выбрать надзирателей из «шляхетства, а где шляхетства нет, изо всяких тамошних обывателей и из служилого чина людей добрых» из расчета одного сторожа на 500 крестьянских дворов. Основной задачей надзирателей было проведение описи корабельного леса и контроль за его отпуском.

Нижнее звено лесоохраны должна была составить регулярная лесная стража. «Первой ласточкой» стало определение в 1719 г. «лейб-гвардии Преображенского полка из отставных два человека солдат» для охраны заповедных лесов в окрестностях Санкт-Петербурга [15, с.680]. На следующий год Петр I предписал назначить «для караула лесов» драгун и солдат, которым предписывалась охрана лесов прибрежных лесов между Петергофом и Лиговом [16, с.123].

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

Дальнейшее развитие лесной политики, повлекшее за собой ухудшение отношений в сфере использования и охраны лесов, привели к осознанию необходимости формирования специализированной лесной службы. Такая служба появилась летом 1722 г. и получила наименование вальдмейстерской (нем. Waldmeister – лесничий) [17, с.641]. Поскольку ведомственная принадлежность вальдмейстерской службы была предопределена той ролью, которая отводилась лесному хозяйству в экономическом механизме империи, она стала структурным подразделением Адмиралтейств-коллегии.

Первым обер-вальдмейстером был назначен Панкратий Глебовский, которому Петр I дал именную инструкцию [18, с.749–753]. Вальдмейстерская инструкция от 19 июля 1722 г. (с дополнениями от 3 декабря 1723 г. и 13 ноября 1724 г.) стала, без преувеличения, венцом законотворческой деятельности Петра I в сфере лесного хозяйства. В ней получили нормативное закрепление принципы лесной политики первой четверти XVIII в. Документ включил в себя множество норм из ранее изданных актов, а также новеллы, связанные с организацией лесного управления, лесовосстановления и лесоразведения.

Замысел Петра I заключался в том, чтобы поручить охрану ценных корабельных лесов дворянам, которые были обязаны нести государственную службу на безвозмездной основе, так как «могли пропитание иметь от деревень своих». Вальдмейстеры находились при сплавных реках и имели внутреннюю субординацию в зависимости от гидрологического характера реки (вальдмейстеры малых рек и вальдмейстеры больших рек). В обязанности вальдмейстеров входило не только обеспечение доставки корабельного леса по рекам к судоверфям, но и решение других лесохозяйственных вопросов, в том числе преследование лесонарушений.

Таким образом, в основу лесной политики, предложенной Петром I, было положено несколько принципов: преобладание государственных интересов над частными, обязательная служба дворян по надзору за заготовкой и охраной корабельных лесов, ограничение свободного лесопользования для населения, назначение суровых наказаний за рубку ценных пород деревьев. Необходимо учитывать, что в сфере государственных интересов попадали лишь те леса, которые,

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

представляя ценность для кораблестроения, находились в относительной доступности. В результате огромные лесные массивы азиатской части страны «выпадали» из общей лесной политики. Первым указом, в котором были упомянуты сибирские леса, стало распоряжение Петра I от 28 марта 1720 г. о разрешении свободной рубки лесов, в том числе дубовых, в Уфимской провинции, Сибирской и Астраханской губерниях. Основанием для такого решения стало то, что «онные места от тех лесов, где на корабельное строение готовится, в дальнем расстоянии» [19, с.173]. Указом от 2 июня 1725 г. нахождение вальдмейстеров в Сибирской губернии было признано нецелесообразным, исходя из того, что в силу труднодоступности «заготовления дубовым лесам на корабельное строение к Петербургскому Адмиралтейству из тех мест не имеется» [20, с.498–499].

Благодаря усилиям Петра I, к 1725 г. в Российской империи сложилась следующая структура управления лесами: Адмиралтейств-коллегия, разделявшаяся на одиннадцать контор (канцелярий), в том числе обер-сарваерскую (кораблестроительную) и вальдмейстерскую (лесную) (с 1724 г.); обер-вальдмейстер, возглавлявший вальдмейстерскую канцелярию в Москве; вальдмейстеры (20 чел.); унтер-вальдмейстеры (64 чел.); надзиратели лесов. Кроме того, «заведование лесами принадлежало Камер-коллегии, которой поручалось заботиться о сохранении лесов «и во всех местах, где возможно, добрые и при том другие потребные вещи насаждать и взращать» [21, с.2].

Насколько сильно зависел вектор развития государственной лесоохранной политики от взглядов и устремлений Петра I, настолько же существенно ее содержание изменилось после его смерти. Стратегическое планирование отошло на второй план и уступило место поиску тактических способов решения существовавших и мнимых проблем в развитии лесной отрасли в зависимости от политической конъюнктуры. Н.И. Фалеев категорично охарактеризовал период в развитии лесной отрасли между правлениями Екатерины I и Екатерины II, указав, что в это время «ни системы, ни определенных мероприятий не наблюдается» [22, с.280–281].

В декабре 1726 г. вальдмейстерская служба была упразднена, поскольку, по мнению членов Верховного тайного совета, «в народе

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

от вальдмейстеров и лесных надзирателей великая тягость состоит» [23, с.725–726]. Функции вальдмейстеров по охране и отпуску леса были переданы воеводам, которые, однако, продолжали находиться в ведомственном подчинении Адмиралтейств-коллегии.

Ослабление контроля государства за лесопользованием не замедлило негативно сказаться на состоянии лесных массивов. Возникшая угроза ценным корабельным лесам заставила правительство осознать ошибочность упразднения вальдмейстерской службы. Указом от 28 августа 1730 г. должности вальдмейстеров вновь появлялись на прежних основаниях в тех губерниях, где произрастал ценный корабельный лес [24, с.319–320]. Правовой основой их деятельности оставалось прежнее законодательство, а также принятые в 1732 г. «Инструкция о разведении и посеве корабельных лесов» и манифест «О сбережении и употреблении корабельных лесов и о местах, в которых какие леса рубить позволяется или запрещается».

Начиная со второй половины XVIII в. лесная политика модернизируется. Екатерина II в первый же год царствования в качестве одной из первоочередных задач правительства определила составление положения о сохранности корабельных рощ [25, с.136]. В одной из собственноручных записок императрица писала: «Мы ни в чем так не грешим, как по части лесов. У нас леса в небрежении; нет людей, знающих в этом деле толк; срубив дерево, о нем также мало заботятся, как пока оно на корню. Я давно говорила, что надобно награждать помещиков, которые будут беречь свои леса и потом продавать их на сруб Адмиралтейству. Хотя Адмиралтейство имеет в своем распоряжении обширные леса в Казанской губернии, но с ними до крайности дурно поступали, не потому, что не было постановлений на этот предмет, но по неисполнению их и по неимению сведущих в деле людей» [26, с.254–255].

Одним из первых практических шагов правительства стало реформирование в 1763 г. Адмиралтейской коллегии. Регламентом об управлении адмиралтейств и флотов были определены основные направления деятельности по охране наиболее ценных дубовых корабельных лесов и правила ведения хозяйства в них. Общий надзор за корабельными лесами был возложен на вновь созданную путем объединения обер-сарваерской и вальдмейстерской контор Интен-

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

дантскую экспедицию, входившую в состав Адмиралтейств-коллегии.

Вплоть до конца XVIII в. лесопользование на «казенные дела» и «домовые нужды» фактически не интересовало государство, оно выходило за пределы компетенции лесного ведомства и ограничивалось лишь в том случае, когда затрагивались интересы кораблестроения. Вальдмейстеры назначались лишь в те местности, где произрастал ценный корабельный лес, а охрана казенных и общественных лесов ограничивалась введением избираемых из крестьян должностей полесовщиков и пожарных старост [27, с.9]. Негодные к корабельному строению леса, в соответствии с сенатским указом 1760 г., «хранимы быть не должны», а присутствие в них вальдмейстеров доставляет обывателям лишь «обиды и излишние приметки» [28, с.521].

Леса удаленных окраин империи вызывали к себе высочайший интерес спонтанно, что было связано с проводившимися «кампаниями» по отношению к отдельным категориям лесов. Так, например, в 1792 г. состоялось представление доклада Адмиралтейской коллегии Сенату, в котором было отмечено, что в Олонецкой губернии крестьяне вырубают заклеянный корабельный лес. Результатом стало законодательное «подтверждение» по всем наместничествам, где произрастали казенные леса (в том числе Тобольскому), «чтоб оные, особливо годные к строениям кораблей и судов сберегаемы были, яко нужнейшие для адмиралтейств, от самовольной рубки на партикулярные надобности» [29, л.2]. Данное распоряжение было разослано в присутственные места (комендантам, городничим, в земские суды, верхние и нижние расправы и магистраты, казенные, уголовные и гражданские палаты). Эффект от принятия подобных распоряжений был минимальным. Чиновники могли лишь принимать их к сведению, но для реализации возможностей не было.

Венцом законотворчества Екатерины II в сфере лесопользования, на наш взгляд, следует считать указ от 22 сентября 1782 г., который отринул все предшествующие нормы запретительного характера, предоставив помещикам неограниченное право собственности на все леса, произрастающие в пределах их владений, в том числе имевшие статус заповедных. В указе оказались зафиксированы два самых распространенных заблуждения законодателя относительно

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

российского лесного хозяйства. Первое относилось к оценке объемов лесных запасов: «Казенные наши дачи столько изобилуют лесными произрастаниями, что флоты наши всегда тем могут удовольствоваться». Второй посыл также оказался несоответствующим реальному положению вещей: «Радетельные помещики приложат старание их о всевозможном охранении лесов своих от напрасного истребления и о размножении растений их в собственную свою и потомства их пользу» [30, с.676].

Конец XVIII в. был отмечен еще более масштабными преобразованиями, произведенными в лесной сфере, по инициативе императора Павла I. Его законотворческая деятельность была весьма активной: за четыре с половиной года своего царствования он успел издать более двух тысяч законодательных актов, т.е. в среднем по 42 в месяц (для сравнения: Петр I издавал 8, а Екатерина II 12 актов ежемесячно) [31, с.58]. Первый указ, посвященный регулированию лесных правоотношений, был издан Павлом I уже на десятый день царствования. За относительно непродолжительное правление императору удалось сформировать систему жесткой регламентации лесопользования и лесоохраны, его законы стали «прочными основами для устройства лесного управления, организации местной администрации и введения порядка в казенных лесах» [21, с.15].

Указ от 18 ноября 1796 г. вернул все казенные корабельные леса в ведение Адмиралтейств-коллегии, а казенным палатам и директорам экономии было предписано сообщать в морское ведомство данные о состоянии лесов. При этом государство не покушалось на частновладельческие леса, обособленный правовой статус которых был подтвержден [32, с.7–8].

Во время одной из поездок по стране в мае 1798 г. император в окрестностях Казани увидел, в каком плачевном состоянии находятся корабельные дубовые рощи. По данным Н.П. Загоскина, разговоры с вице-президентом Адмиралтейской коллегии Г.Г. Кушелевым и казанским военным губернатором Б.П. Ласси побудили императора изменить прежние установления и сформировать особое ведомство для охраны корабельных лесов – Лесной департамент [33].

26 мая 1798 г. Павел I подписал два указа, согласно которым все казенные корабельные леса, незадолго до этого порученные ве-

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

дению Экспедиции государственного хозяйства, перешли под управление Департамента для Лесной части при Интендантской экспедиции Адмиралтейств-коллегии, практически сразу же получившего более привычное наименование – Лесной департамент.

В начале XIX в. возникает и постепенно наполняется конкретным содержанием новая государственная лесная политика, основной целью которой становится формирование рентабельного казенного лесного хозяйства и превращение древесины в источник доходов для государства, прежде всего, за счет ее экспорта. В отличие от предшествующего периода, когда лесные массивы, не относившиеся к корабельным и не являвшиеся заказными, практически выпадали из хозяйственного оборота, в XIX в. начинается процесс включения всех казенных лесов в сферу коммерческих интересов государства.

Практическим воплощением нового вектора государственной лесной политики стало включение Лесного департамента в состав созданного в ходе реформы 1802 г. Министерства финансов, что стало индикатором окончательного утверждения представлений о лесе как об источнике дохода для казны [10, с.39]. Руководитель департамента (директор государственных лесов) назначался императором и подчинялся непосредственно министру финансов. Вместе с тем директор имел определенную автономию, обращаясь в Сенат напрямую, обязуясь лишь ежемесячно информировать министра о содержании сенатских представлений. Также директор был обязан ежегодно представлять Сенату и министру финансов сведения о состоянии лесных массивов, их доходности и о темпах лесоразведения. Помимо директора, в состав управления департамента входили шесть советников и три члена: по одному от Адмиралтейств-коллегии (корабельные леса), Берг-коллегии (горнозаводские леса) и Коммерц-коллегии (экспортная торговля лесом).

Корабельные леса продолжали оставаться стратегическим ресурсом и в XIX в. Лесные уставы (до 1876 г.) относили корабельные леса к категории государственных, имевших особое предназначение. В Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. присутствовала IX глава «О нарушениях уставов о казенных лесах», состоявшая из четырех отделений, в том числе «О особых наказаниях и взысканиях за похищение, порубку и повреждение лесов ко-

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

рабельных» (ст. 976–984). За самовольную рубку корабельного леса по-прежнему предусматривалось суровое уголовное наказание в виде лишения прав состояния, ссылки, тюремного заключения и телесных наказаний.

Организация управления в корабельных лесах на протяжении первой половины XIX в. находилась в поиске оптимальной модели функционирования. Для организации снабжения верфей строительным материалом были учреждены особые присутствия, занимавшиеся вопросами местного управления корабельными рощами. В 1817 г. вступило в силу Учреждение управления корабельных лесов, благодаря чему был существенно усовершенствован порядок управления корабельными лесами и механизм заготовки корабельной древесины. Общее заведование корабельными лесами находилось в руках отделения корабельных лесов Департамента государственных имуществ Министерства финансов. В 1828 г. был образован особый Департамент корабельных лесов, вошедший позднее в состав Морского министерства. По инициативе министра государственных имуществ П.Д. Киселева с 1 января 1854 г. управление корабельными лесами было передано его ведомству.

Таким образом, формирование государственной лесной политики в России было напрямую связано с деятельностью Петра I в первой четверти XVIII в. по повышению обороноспособности государства. Корабельные леса были объявлены стратегически важным ресурсом, эксплуатацию и охрану которых государство поручало специальным органам и должностным лицам. Леса, пригодные для кораблестроения, были объявлены «заказными», что означало введение в них особого режима лесопользования, связанного с целым рядом запретов и ограничений. На протяжении всего XVIII в. содержание государственной лесной политики напрямую зависело от той роли, которую монарх отводил морскому флоту и кораблестроению в целом. С начала XIX в. лесные ресурсы начинают рассматриваться правительством как один из важнейших источников государственных доходов, однако корабельные леса не утратили своей ценности вплоть до того момента, когда деревянный парусный флот окончательно уступил место паровым броненосным кораблям.

Тяпкин М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

Источники и литература

1. Шутов И.В. Вехи лесного хозяйства России. СПб.: Изд-во Политехнического ун-та, 2012. 283 с.
2. Рохленко Д. Петр Великий. Флот и лес // Наука и жизнь. 2003. № 5. С.40–45.
3. Зобов Н.М. Петр Великий как первый лесовод в России // Лесной журнал. 1872. Вып. 4 (Авг.). С.1–6.
4. Морозов Г.Ф. Учение о лесе. Изд. 2-е. Л.-М.: Гос. изд-во, 1925. XIV, [2], 367 с.
5. Петров В.Н. Лесная политика и лесное право: учебное пособие для студентов дневной и заочной формы обучения. СПб.: СПбГЛТА, 2007. 31 с.
6. Анисимов Е.В. Время петровских реформ. Л.: Лениздат, 1989. 496 с.
7. О даче по два рубли за дерево тому, кто съест большие мачтовые деревья. Именной указ от 14 ноября 1723 г. // ПСЗ–1. Т.7. №4361.
8. О рубке леса на сани, телеги, оси, полозья и обручи без особенного позволения. Именной указ от 19 января 1705 г. // ПСЗ–1. Т.4. №2017.
9. Нартов А.К. Достопамятные повествования и речи Петра Великого / Предисл. и коммент. Л.Н. Майкова // Записки Императорской Академии наук. 1891. Т. 67. Прил. № 6. С. I–XX, 1–138.
10. Истомина Э.Г. Лесоохранительная политика России в XVIII – начале XX в. // Отечественная история. 1995. № 4. С.34–51.
11. О нерасчистке лесов под пашню и сенные покосы за 30 верст от рек, удобных к сгонке лесу. Именной указ от 30 марта 1701 г. // ПСЗ–1. Т.4. №1845.
12. Об описи лесов во всех городах и уездах от больших рек в сторону по 50, а от малых по 20 верст. Именной указ от 19 ноября 1703 г. // ПСЗ–1. Т.4. №1950.
13. Инструкция, данная из Адмиралтейской коллегии лесным надзирателям от 14 апреля 1722 г. // ПСЗ–1. Т.6. №3967.
14. Ведров С. О лесоохранении по русскому праву. СПб.: Тип. В. Безобразова и К°, 1878. [4], IV, 224 с.
15. О воспреещении рубки лесов от Санкт-Петербурга до реки Славянки по обе стороны Невы реки. Именной указ от 16 марта 1719 г. // ПСЗ–1. Т.5. №3329.
16. О нерубке леса между Петергофом и Лиговым на приморских местах. Именной указ от 1 февраля 1720 г. // ПСЗ–1. Т.6. №3499.

Тяпкии М.О. Правительственные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

17. О назначении в губерниях вальдмейстеров и унтер-вальдмейстеров и о бытии им под ведением Адмиралтейства. Именной указ от 6 апреля 1722 г. // ПСЗ–1. Т.6. №3941.

18. Инструкция обер-вальдмейстеру Глебовскому от 19 июля 1722 г. // ПСЗ–1. Т.6. №4060.

19. О позволении употреблять дубовый лес в Уфимской провинции, в Сибирской и Астраханской губерниях. Сенатский указ от 28 марта 1720 г. // ПСЗ–1. Т.6. №3552.

20. О неопределении вальдмейстеров в пограничные места Сибирской губернии. Сенатский указ от 2 июня 1725 г. // ПСЗ–1. Т.7. №4727.

21. Столетие учреждения Лесного департамента. 1798–1898 гг. СПб.: Типо-литография Ю.Я. Римана, 1898. [4], 253 с.

22. Фалеев Н.И. Лесное право: I, II. Лесная собственность. Лесные нарушения : Пособие для лесничих, ученых лесоводов, сельских хозяев и др. М.: Т-во И.Д. Сытина, 1912. VI, [2], 358, II с.

23. О назначении мест, удобных для сплавки лесов, годных для корабельного строения; об уничтожении вальдмейстерских контор, о небытии вальдмейстерам, и о надзоре за лесами воеводам каждому в своем уезде. Именной указ от 30 декабря 1726 г. // ПСЗ–1. Т.7. №4995.

24. Об определении вальдмейстеров для охранения в Казанской губернии и в других местах лесов годных к корабельному строению. Сенатский указ от 28 августа 1730 г. // ПСЗ–1. Т.8. №5612.

25. Гребенщикова Г.А. Проблема сохранности корабельного леса в XVIII веке // Вопросы истории. 2007. № 12. С.136–141.

26. Сборник РИО. Т. 13: Бумаги Императрицы Екатерины II, хранящиеся в Государственном Архиве Министерства Иностранных Дел с 1771–1774 г. Ч.3 / Изданы академиком Я.К. Гротом. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1874. LI, 471 с.

27. Пуряева А.Ю., Пуряев А.С. Лесное право. М.: Деловой двор, 2009. 406 с.

28. О неопределении вальдмейстеров в такие места, где по последней описи нет годных к корабельному строению лесов. Сенатский указ от 30 сентября 1760 г. // ПСЗ–1. Т. 15. № 11111.

29. Государственный архив в г. Тобольске. Ф.И–341. Оп.1. Д.193.

30. О распространении права собственности владельцев на леса, в дачах их растущие. Именной указ от 22 сентября 1782 г. // ПСЗ–1. Т.21. №15518.

Тяпкин М.О. Правительствоные мероприятия по сохранению корабельных лесов как фактор формирования государственной лесной политики...

31. Троицкий Н.А. Александр I и Наполеон. М.: Высшая школа, 1994. 311 с.

32. О заведовании корабельными лесами Адмиралтейств-коллегии; о сообщении директорам экономии в оную коллегию сведений о казенных лесах и о исполнении всех ее требований по сей части. Именной указ от 18 ноября 1796 г. // ПСЗ–1. Т.24. № 17564.

33. Загоскин Н.П. Император Павел Первый в Казани (1798 г.): Ист. очерк, сост. проф. Казанск. ун-та Н.П. Загоскиным. Казань: Типо-лит. Имп. Казан. ун-та, 1893. 63 с.

Тяпкин Михаил Олегович – кандидат исторических наук, доцент ФГКОУ ВО «Барнаульский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации» (г. Барнаул); e-mail: tyapkin@rambler.ru

Лашманы в строительстве российского флота: основные вехи истории

Статья посвящена основным моментам в истории лашманов – отдельной категории населения в Поволжье, выполнявшей в 1718–1860 гг. государственную повинность по заготовке и вывозке на пристани корабельного леса. В статье выясняются важнейшие предпосылки и причины появления «корабельной» работы, дается обзор системе управления лашманами, динамике их численности и расселения, объемам выполненных ими работ, системе оплаты труда, налогам и повинностям населения и т.д.

Ключевые слова: лашманы, Казанское адмиралтейство, служилые татары, корабельные леса, Поволжье, российский военно-морской флот, XVIII век, XIX век, налоги и повинности.

Возникновение в Поволжье отдельной категории населения, впоследствии получившего наименование «лашманы», было непосредственным образом связано с крупномасштабным строительством отечественного военно-морского флота при Петре I. Сам термин «лашман» (нижненемецкое наречие от *laschen* – обрубать, обтесывать, обделывать и *Mann* – человек) в широком смысле означает любого человека, занимающегося «обрубкой, обтесыванием, обделкой дерева». Однако в историческом плане этот термин включает в себя ограниченный круг лиц, обязанных в порядке государственной повинности заготавливать и вывозить на пристани корабельный лес и выполнять другие подобные работы для строительства российского флота. Таким образом, многие работники, выполнявшие аналогичные работы наймом, в эту категорию не входили.

С самого зарождения российского военно-морского флота на заготовках корабельных лесов применялся как наемный, так и принудительный труд. Исходя из предыдущего определения, в лашманы можно причислить всех работников, не по своей воле выполнявших лесозаготовительные работы при российских адмиралтей-

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

ствах и верфях. При этом порой сложно разделить, каким был характер труда: наемный или принудительный. Поэтому этот вопрос требует специального исследования.

Данная статья освещает историю лашманства в Поволжье. В 1718 г. мурзы, служилые татары, чуваша и мордва Казанской, Нижегородской, Воронежской губерний и Симбирского уезда были приписаны к адмиралтейству для заготовки корабельных лесов. Однако предыстория изучаемой темы начинается задолго до рассматриваемого периода – с эволюции государственной политики в отношении этих привилегированных аристократических слоев нерусских народов Поволжья и их потомков во второй половине XVI–XVIII вв., положение которых, в том числе благодаря «корабельной» повинности, нивелировало до уровня ясных крестьян.

Согласно замыслу Петра I Казани отводилось особое место как к центру строительства морских судов для Каспийского моря и снабжения корабельными лесами различных верфей страны. В 1701–1703 гг. на казанской и услонской верфях были построены первые суда, предназначенные для плавания в Каспийском море [1, с.231–232]. Соответственно, заготовка корабельных лесов вблизи Казани для судового строительства предшествовала этому событию. Еще более значимое событие – с 1709 г. в богатых необходимыми при судовом строительстве породами деревьев дубравах и сосновых рощах Поволжья начались регулярные масштабные заготовки корабельного леса для Балтийского флота. Сначала они производились наймом, но нехватка рабочих рук заставила государство прибегнуть к принудительным мерам. Реалии были таковы, что помещики решительно выступили против отдачи своих крепостных людей на корабельные работы. Петровский указ от 31 января 1718 года определил нерусское служилое население Казанской, Нижегородской, Воронежской губерний и Симбирского уезда на заготовку корабельных лесов, приписав их к адмиралтейству [2, с.533–534]. Эту дату общепринято считать началом истории лашманства, хотя принудительный труд на лесозаготовках время от времени применялся и раньше. Таким образом, начиная с 1718 г. по 1860 г. обязательный труд приписанного к адмиралтейству населения, позднее именован-

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

ного лашманами¹, в Поволжье был практически единственным способом снабжения российского военно-морского флота корабельными лесами.

Второй пункт петровского указа от 31 января 1718 г., адресованного казанскому вице-губернатору Н.А. Кудрявцеву, предписывал набрать определенное количество плотников, пильщиков, кузнецов, бочаров для постоянной корабельной работы, обеспечить их жалованьем и жильем, для чего последний по своему усмотрению должен был определить свободное удобное место для строительства домов. Этот пункт указа и дату общепринято считать началом создания одного из самых крупных предприятий в Поволжье – Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.) – и отдельной при нем слободы мастеровых и служащих. Следует отметить, что и до указа 1718 г. вблизи Казани были известны две верфи (казанская и услонская), где строились суда для морского плавания. Однако подготовка к Персидскому походу потребовала создания не просто верфи, а крупной производственной судостроительной базы с соответствующей материальной основой (верфь, мастерские, вспомогательные производственные здания и т.д.), определенным штатом постоянных рабочих и служащих. Таким образом, в указе от 31 января 1718 г. были заложены основы организации государственного предприятия, делавшие ранее существовавшее судостроительное производство более крупным с перспективой дальнейшего роста. Впоследствии вслед за созданием предприятия в период с 1718 по 1727 г. оформился его юридический статус как «Казанское адмиралтейство» (согласно В.Чубинскому, до начала Персидского похода 1722 г. [4, с.76]). Составленные в 1727 г. штаты служащих и мастеровых людей Казанского адмиралтейства – одно из убедительных доказательств признания государством нового статуса предприятия [5, л.158–166об.]. Также отметим, что понятие «приписные к Адмиралтейству крестьяне» подразумевало, что они находились в ведении Санкт-Петербургского адмиралтейства – главного адмиралтейства страны.

¹ Термин «лашманная работа» встречается в документах не позднее 1764 г. [3, с.33].

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

Положение приписанных к адмиралтейству крестьян в первые годы было особенно тяжелым. Это объяснялось многими причинами. «Корабельная» повинность сама по себе была тяжелая, требовала большой физической силы, выносливости и специальных навыков, кроме того, поначалу не было определенного срока работы в лесу – работали как зимой, так и в весенне-летне-осеннее время в течение 6 месяцев или даже целый год без перерыва. К этому прибавлялись новые повинности. Содержание работников и лошадей возлагалось на сельские общества, ответственные за выполнение государственной повинности. Не удивительно, что практически с первых лет начала обязательных «корабельных работ», лашманы стали писать челобитные и жалобы, главным пунктом которых была просьба освободить их от этой повинности.

В нижеследующих пунктах постараемся раскрыть ключевые моменты выполнения «корабельной» повинности.

Система административного управления. На протяжении всего периода заготовок корабельных лесов с 1718 по 1860 г. одним из основных вопросов был вопрос об административной подчиненности лесных работников. С 1718 г. приписанные к адмиралтейству крестьяне Казанской, Нижегородской, Воронежской губерний и Симбирского уезда подчинялись одному казанскому вице-губернатору Н.А. Кудрявцеву [2, с.533–534]. Вопросы, относящиеся как к заготовкам корабельных лесов, так и по другим делам велись в учреждении, называвшемся «канцелярией у дел корабельных лесов» или сокращенно «канцелярией корабельных лесов» (до 1728 г.), затем в Казанской лесной конторе (1728-1733 гг.). Однако так продолжалось недолго – указ от 6 июня 1731 г. оставил приписанных крестьян в подчинении адмиралтейства только в отношении заготовок корабельных лесов, во всем остальном они должны были обращаться в губернские местные органы власти. Таким образом, над лашманами было установлено двойное управление: по лесной работе они подчинялись «командирам от адмиралтейства» (с 1733 г. Казанская лесная контора стала называться Казанской адмиралтейской конторой), а в «домашней жизни» – местным властям [6, с.471–472].

В каждом из применявшихся способов управления были свои плюсы и минусы. С одной стороны, централизованное управление крестьянами, проживавшими в нескольких губерниях, вызывало

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

много трудностей, с другой стороны, это в большей степени уstraивало самих заготовщиков лесов, когда над ними были «одни командиры». При двойном подчинении в условиях существования административного произвола местных властей лашманам стало вдвойне сложнее – теперь их обирали не только адмиралтейские, но и местные чиновники. Положительная сторона разделения полномочий виделась в том, что Казанская адмиралтейская контора могла больше уделить внимания своим прямым задачам. Были и другие причины. Поэтому административная подчиненность лесных работников и в дальнейшем не раз претерпевала изменения.

Вскоре (в 1742 г.) лашманы просили вернуть их в полную подведомственность к адмиралтейству, но не получили от Сената положительного ответа [7, с.898–899]. В 1755 г. им вновь было предписано «судом и расправой» быть в ведении Казанской адмиралтейской конторы, однако с 1756 г. дела, связанные с представителями других сословий, если те об этом просили, передавались на рассмотрение в губернские, провинциальные, городские и воеводские канцелярии [8, с.313]. Указы 1757 г. из Сената и Адмиралтейств-коллегии предписывали Казанской адмиралтейской конторе отправлять депутатов из обер-офицеров до пяти человек в губернские, провинциальные и городские канцелярии для защиты интересов приписанного населения в судебных и следственных делах. Однако этот закон не выполнялся и спустя 10 лет [9, с.598–602]. Таким образом, с 1756 г. в компетенции Казанской адмиралтейской конторы оставались все дела по лесной работе и большая часть дел по другим вопросам лашманов².

² Более наглядное представление случая, когда дело могло рассматриваться без участия Казанской адмиралтейской конторы, дает следующий пример: в 1762 г. в Свяжскую провинциальную канцелярию копиист той же канцелярии Иван Александров подал челобитную о привлечении к ответственности служилого татарина д. Кулларово Свяжского уезда Биккула Абдулова за оскорбления в его адрес и, естественно, дело могло рассматриваться в той же канцелярии, а не где-то еще [13, л.1–1об.]. Среди причин неуважительного отношения лашманина по отношению к представителю уездной администрации могло быть нежелание находиться в двойном подчинении («ты нам не начальство, у нас есть свое адмиралтейское начальство»).

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

В ходе губернских реформ второй половины 1770-х – начала 1780-х гг. претерпели изменения не только административно-территориальные границы губерний и уездов, но и система государственного управления. В 1782 г. Казанская адмиралтейская контора утратила многие прежние полномочия – управление приписанными крестьянами по части заготовок корабельных лесов и по всем остальным вопросам были переданы в ведение директоров домоводства – чиновников губернских казенных палат и уездных казначейств. Адмиралтейские чиновники стали зависимы от директоров домоводства, так как в распоряжение последним были переданы все корабельные леса, и они имели широкие полномочия по контролю всего процесса заготовки и вывозки корабельных лесов [10, с.405–406; 11, с.652–655]. На деле участие губернских и уездных властей в лесозаготовках ограничивалось объявлением нарядов и распределением работников на «сборные» места, а в лесу последние были подвластны чиновникам адмиралтейства [12, л.40об.].

После 1797 г. существенных изменений в системе административного управления лашманами не произошло, разве что Казанская адмиралтейская контора приобрела больший контроль над ними, а также перешла в 1802 г. в подчинение вновь созданного Морского министерства. Регулирование не относящихся к лесозаготовкам лашманских дел еще с 1782 г. находилось в ведении губернских учреждений и больше никогда не вернулось к адмиралтейскому (морскому) ведомству. Порядок назначения нарядов остался прежним: Казанская адмиралтейская контора адресовала требование о необходимом количестве работников в губернские казенные палаты, которые определяли по спискам (по ревизским сказкам) очередных лашманов к работам, и сообщали губернским правлениям, последние, в свою очередь, делали предписания земским судам о высылке лесозаготовщиков на «сборные» места, земские суды эти указания доводили до сведения волостным правлениям (созданы с 1797 г.) [14, л.5об.–6]. После включения в 1799 г. к адмиралтейским нарядам большого количества ясачных крестьян нескольких поволжских губерний не могло быть и речи об их полном подчинении одному ведомству. Так, двойное подчинение лашманов по лесной работе (губернским властям и Казанской адмиралтейской конторе) про-

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

должалось до 1811 г. Продолжилось оно и после, но уже при другом учреждении.

С 1811 г. функции Казанской адмиралтейской конторы по управлению лашманами перешли в Комиссию заготовления лесов ко флоту Департамента государственных имуществ Министерства финансов [15, л.64об.]. Таким образом, с 1811 г. компетенция Казанской адмиралтейской конторы ограничилась судостроением, однако до 1817 г., взаимодействуя с Комиссией заготовления лесов, она фактически сохраняла административный ресурс над лашманами. Уже в 1812 г. был подготовлен проект по созданию в приволжских губерниях единого Правления, которое ведало бы всем ходом лесозаготовительных работ. Реализация проекта была осуществлена с учреждением в 1817 г. Правления Низового округа корабельных лесов, подчиненного Департаменту государственных имуществ Министерства финансов³ [16, с.522–529]. Одновременно были организованы отдельные лашманские волости, подчинявшиеся Правлению напрямую по лесной работе. Таким образом, из системы заготовок корабельных лесов были исключены различные губернские и уездные учреждения, имевшие промежуточное положение между волостными правлениями и головным учреждением. В последующем это Правление находилось под контролем Департамента корабельных лесов, который, в свою очередь, с 1828 г. подчинялся Морскому министерству⁴ [17, с.1056–1067], с 1854 г. – Министерству государственных имуществ⁵ [18, с.677–680].

³ В ведении Департамента государственных имуществ в 1811–1837 гг. были дела о казенных крестьянах, имениях, лесах, оброчные статьи и винокуренные заводы.

⁴ Департамент корабельных лесов – центральный орган управления корабельными лесами Российской империи в 1828–1862 гг. Лашманы Симбирского уезда в 1835–1860 гг. находились в ведении удельного ведомства.

⁵ Министерство государственных имуществ – министерство, заведовавшее государственными землями и иным государственным имуществом в Российской империи. Было образовано в 1837 г.

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

Таблица 1

Административная подчиненность лашманов в 1718–1860 гг.

Годы	Административные учреждения	
	по лесозаготовке	по остальным вопросам
1718–1731	Канцелярия корабельных лесов (Канцелярия у дел корабельных лесов) (до 1728 г.), Казанская лесная контора (с 1728 г.), подчиненные Адмиралтейств-коллегии (1718–1802)	
1731–1755	Казанская лесная контора (до 1733 г.); Казанская адмиралтейская контора (с 1733 г.)	«Губернатор и воеводы» (губернские и уездные органы управления и суда)
1755–1756	Казанская адмиралтейская контора	
1756–1782	Казанская адмиралтейская контора	1. Казанская адмиралтейская контора; 2. Губернские и уездные органы управления и суда
1782–1797	1. Губернские и уездные органы управления и суда (директора домоводства); 2. Казанская адмиралтейская контора	Губернские и уездные органы управления и суда (директора домоводства)
1797–1802, 1802–1811	1. Казанская адмиралтейская контора, подчиненная Адмиралтейств-коллегии (до 1802 г.) и Морскому министерству (с 1802 г.); 2. Губернские и уездные органы управления и суда	Губернские и уездные органы управления и суда
1811–1817	1. Комиссия заготовления лесов ко флоту Департамента государственных имуществ Министерства финансов; 2. Губернские и уездные органы управления и суда	– « –
1817–1828	Правление Низового округа корабельных лесов, подчиненное Департаменту государственных имуществ Министерства финансов	– « –
1828–1853	Правление Низового округа корабельных лесов, подчиненное Департаменту корабельных лесов Морского министерства	– « –

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

1854–1860	Правление Низового округа корабельных лесов, подчиненное Департаменту корабельных лесов Министерства государственных имуществ	– « –
-----------	---	-------

Численность и расселение лашманов. С 1718 по 1751 г. приписанные к адмиралтейству крестьяне почти целиком состояли из мурз, служилых татар, чувашей и мордвы⁶. В 1752 г. на основе сведений II ревизии (1745 г.) вместо 10770 служилых мурз и татар Воронежской губернии было приписано 10699 ясных крестьян Казанской губернии (по III ревизии – 12715) [19, л.241].

Как мы можем убедиться по ревизским сказкам приписанных к адмиралтейству «служилых иноверцев» Казанского уезда за 1745 г., все крестившиеся в период между I и II ревизиями и переселившиеся в другие места крестьяне в ревизских сказках были записаны ушедшими из селения, тем самым «теряли» статус приписанных к адмиралтейству [20]. Стало быть, новокрещенные навсегда освобождались от «корабельных работ». В более позднем сенатском указе от 7 декабря 1748 г. зафиксировано положение об освобождении новокрещенных от адмиралтейских работ [21, с.941–943]. Предусматривалась приписка вместо них такого же числа людей из ясных крестьян, не принявших христианство. Так, вместо новокрещенных к адмиралтейству были приписаны ясные татары Казанской губернии: в 1754 г. – 10660 человек (по III ревизии 10849) [19, л.246об.], в 1761 г. – еще 2757 человек (по III ревизии 3132) [19, л.252]. Однако с 1761 г. некрещенные лашманы были освобождены от отбывания повинностей за новокрещенных. Указ от 7 декабря 1748 г. действовал до 1764 г., после чего новокрещеным был установлен трехлетний срок освобождения от корабельных работ [22, л.704–707].

⁶ Исключение – русские крестьяне сел Можаров Майдан и Пильна Курмышского уезда Нижегородской губернии.

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

Таблица 2

Динамика численности и расселения податного населения, определенного к заготовке и вывозке корабельных лесов в 1718–1860 гг.

Годы	Численность (душ м.п.)	Губернии, уезды
1718–1745	56113 ⁷	Казанская, Нижегородская, Воронежская ⁸ губернии; Симбирский уезд ⁹
1745–1752	63920 ¹⁰	Казанская (с Симбирским уездом), Нижегородская, Воронежская, Оренбургская губернии
1752–1762	63849	Казанская, Нижегородская, Оренбургская ¹¹ губернии
1762–1782	75621 ¹²	
1782–1795	99337 ¹³	Казанская, Вятская, Нижегородская, Уфимская, Симбирская, Пензенская, Саратовская губернии
1795–1799	112357 ¹⁴	Казанская, Вятская, Нижегородская, Оренбургская (с 1796 г.), Симбирская, Пензенская, Саратовская губернии
1799–1811	722021 (112357+609664) ¹⁵	Казанская, Вятская, Нижегородская, Оренбургская, Симбирская, Пензенская, Саратовская губернии
1811–1817	943139 ¹⁶	

⁷ По Генеральной переписи 1722 г. [23, с.179].

⁸ Приписанное служилое нерусское население Воронежской губернии вместо натуральной «корабельной» повинности платило дополнительную денежную подать.

⁹ Административное подчинение Симбирского уезда к Казанской губернии было определено в 1737 г.

¹⁰ По II ревизии 1745 г. [24, с.449].

¹¹ Оренбургская губерния была образована в 1744 г. и включила часть служилого населения Казанской губернии.

¹² По III ревизии 1762 г. [25, с.309].

¹³ По IV ревизии 1782 г. [25, с.309].

¹⁴ По V ревизии 1795 г. [25, с.309].

¹⁵ По V ревизии 1795 г. [26, с.915–918].

¹⁶ По VI ревизии 1811 г. [16, с.523].

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

1817–1821	119990 ¹⁷	Казанская, Вятская, Нижегородская, Оренбургская, Симбирская, Пензенская, Тамбовская, Саратовская губернии
1821–1827	119990+15832 ¹⁸	
1828–1834	119990	Казанская, Вятская, Нижегородская, Оренбургская ¹⁹ , Симбирская, Пензенская, Тамбовская губернии
1834–1837	160460 ²⁰	
1837–1850	120136 ²¹	
1850–1856	146798 ²²	Казанская, Вятская, Нижегородская, Симбирская, Пензенская, Тамбовская губернии
1856–1858	120214 [33, л.28]	
1858–1860	–	

Численность лашманов на лесозаготовках. На сегодняшний день мы не располагаем исчерпывающей информацией о ежегодном количестве наряженных на заготовку и вывозку корабельных лесов работников. Однако, исходя из имеющихся сведений о нарядах за 52 года и примерных потребностей флота в лесных материалах, можем сделать приблизительный подсчет среднегодовой численности наряженных работников и за остальные годы.

1. В период 1718–1749 гг., когда корабельный лес Поволжья был особенно востребован для флота (суда в большом количестве строились и для Каспийской флотилии), ежегодный наряд мог составлять в среднем, как и в 1719–1728 гг. [23, с.179–180], те же 1945 пеших и 2210 конных работников, т.е. всего за 31 год 60295 пеших и 68510 конных лашманов.

¹⁷ По VII ревизии 1816 г. [27, л.182–182об.].

¹⁸ В 1821 г. дополнительно были причислены в лашманы 15832 служилых татарина Саратовской губернии [28, с.893–894], однако в 1827 г. вновь были отчислены в полном составе [29, с.1109–1110].

¹⁹ В 1849 г. из лашманского звания были исключены жители Нижне-Абдуловской волости Мензелинского уезда Оренбургской губернии [30, с.336].

²⁰ По VIII ревизии 1834 г.

²¹ В 1837 г. в удельные крестьяне перечислили 11361 лашмана Симбирской губернии, в других губерниях 28963 лашманов перечислили в казенные крестьяне [31, л.45–45об.].

²² По IX ревизии 1850 г. [32, с.33].

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

2. В 1749–1777 гг. потребности флота были относительно небольшими – в этот период в Казанском адмиралтействе, по известным нам данным, было построено только 5 мореходных судов. Учитывая данные за 1767–1774 гг. (ежегодно в среднем по 1457 пеших и 1930 конных работников) [34, л.8об.–10], правомерно предположить, что за 18 лет (1749–1767 гг.) на заготовке и вывозке корабельных лесов могли быть задействованы 26226 пеших и 34740 конных лесозаготовителей. По архивным данным известно, что в 1767–1774 гг. работали 10197 пеших и 13512 конных [34, л.8об.–10], в сезоны 1774/75 г. и 1776/77 г. – 976 пеших и 953 конных лашманов (в сезон 1775/76 г. работы не производились – последствия Крестьянской войны 1773–1775 гг.) [35, л.13об.–18]. Всего за 28 лет (1749–1777 гг.) могли быть задействованы 37399 пеших и 49205 конных лашманов. Также стоит отметить, что два источника за 1770–1774 гг. дают примерно равное, но все же разное количество ежегодно наряженных работников: 1) 7243 пеших и 9919 конных [35, л.13об.–18]; 2) 7160 пеших и 9468 конных [34, л.8об.–10]. Поэтому абсолютно точных количественных данных по источникам мы не сможем восстановить.

3. С 1777 г. мы видим тенденцию неуклонного увеличения потребностей флота в корабельных лесах (в Казанском адмиралтействе вновь началось строительство судов для Каспийской флотилии), соответственно, росло число лиц, посылаемых на работы. В сезоны 1777/78 г. и 1778/79 г. были привлечены 4731 пеших и 4865 конных лесозаготовителей [35, л.13об.–18]. Также известно, что с 1782 по 1798 г. (за 16 лет) лашманами было заготовлено 13484459 пудов леса, в том числе 1065060 пудов – в осенне-зимне-весенний период 1794/95 г. [36, л.15–15об.], когда на работы было наряжено 3229 пеших и 3644 конных работников [25, с.310], т.е. на одного человека приходилось в среднем 155 пудов заготовленного леса в год (за сезон). Соответственно, весь объем корабельного леса за период с 1782 по 1798 г. мог быть заготовлен силами 87017 человек (по 5438 работников ежегодно). Примерно с таким же количеством ежегодных работников (с 2438 пешими и 3000 конными) могли выполняться наряды 1779–1782, 1798–1803 гг., а за все 26 лет (1777–1803 гг.), стало быть, 63243 пешими и 76865 конными лашманами.

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

4. В последующие годы наблюдается еще большее усиление напряжения производственных работ – в 1803–1810 гг. в среднем в год были задействованы по 2936 пеших и 7347 конных работников [37, л.96об.]. Увеличение нарядов в этот период было связано с деятельностью «Комитета образования флота» при министерстве Военных морских сил (с 1815 г. – Морское министерство), которому поручалось приведение в порядок и улучшение работы флотского сектора. Согласно докладу Комитета образования флота от 14 ноября 1803 г., ежегодная потребность флота в лесах определялась в количестве 27 тыс. больших дубовых деревьев со средней массой каждого по 80 пудов, т.е. 2160000 пудов. За 7 лет силами 20553 пеших и 51435 конных лашманов было заготовлено 12736854 пуда леса, т.е. в среднем ежегодно по 1819550 пудов. Из этого количества 10698524 пуда составлял дубовый лес (ежегодно по 1528360 пудов) [38, л.1], таким образом, в начале XIX века более 70% потребностей российского флота в дубовых деревьях восполняли поволжские леса.

5. В 1810–1859 гг. (в 1859/60 г. заготовки не производились), если взять за основу известные среднегодовые данные о количестве лесозаготовщиков в 1819–1841 гг. (ежегодно по 1923 пеших и по 5053 конных) [39, л.3–26], на «корабельной» работе могли участвовать 94227 пеших и 247597 конных лашманов.

Таблица 3

Общее и среднегодовое (сезонное) количество лашманов, привлеченных на заготовку и вывозку корабельных лесов в 1718–1860 гг.

Годы	Численность работников				
	пеших	конных	всего	в среднем в год (за сезон)	
				пеших	конных
1718	–	–	–	–	–
1719–1728 (10 лет)	18632 шестиме- сячных 821 годо- вых	21825 шестиме- сячных 276 годовых	40457 шестиме- сячных 1097 годо- вых	1945	2210
1729–1749 (20 перио- дов)	–	–	–	–	–

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

1749–1767 (18 периодов)	–	–	–	–	–
1767–1774 (7 периодов)	10197	13512	23709	1457	1930
1774–1777 (3 периода)	976	953	1939	325	317
1777–1779 (2 периода)	4731	4865	9596	2365	2432
1779–1794 (15 периодов)	–	–	–	–	–
1794/95 (1 период)	3229	3644	6873	3229	3644
1795–1803 (8 периодов)	–	–	–	–	–
1803–1810 (7 периодов)	20553	51435	71988	2936	7347
1810–1819 (9 периодов)	–	–	–	–	–
1819–1841 (22 периода)	42313	111165	153313	1923	5053
1841–1859 (18 периодов)	–	–	–	–	–

Таким образом, за 141-летний период, с 1718 г. по 1859 г., по нашим приблизительным подсчетам, на заготовку и вывозку корабельных лесов могло быть наряжено 275717 пеших и 493612 конных, всего до 800000 работников – кажется, не так много, если учесть масштабы этого дела. Но если принять во внимание, что большая часть работников состояла из относительно небольшой прослойки – служилого нерусского населения Казанской и Нижегородской губерний в границах, существовавших до губернской реформы 1775 г. – то это, несомненно, огромная нагрузка.

В таблице 3, иллюстрирующей известные по документам сведения об общем и среднегодовом количестве лашманов, привлеченных на заготовку и вывозку корабельных лесов в 1718–1860 гг., отчетливо заметна тенденция неуклонного роста конных работников в общем

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

количестве посылаемых на работу лесозаготовщиков, что можно объяснить отдалением мест заготовок корабельного леса от пристаней²³.

Наряды 1803–1810 гг. Представление ситуации с нарядами работников на заготовку и вывозку корабельных лесов после приписки огромного количества ясачных крестьян к адмиралтейству в 1799 г. дает таблица 4.

Таблица 4

Численность наряженных на заготовку и вывозку корабельных лесов работников по губерниям в 1803–1810 гг. [37, л.93–96об.]

Го- ды	Губернии						
	Казан- ская	Вят- ская	Орен- бургская	Пен- зенская	Сим- бир- ская	Ниже- город- ская	Сара- товская
1803 /04	1245	1114	57	93	133	–	–
1804 /05	3978	2406	1640	427	1827	175	810
1805 /06	5671	3239	2062	1144	2182	235	1072
1806 /07	4199	2741	1802	863	2508	203	958
1807 /08	4096	2117	1390	969	1473	194	1289
1808 /09	2605	1459	959	462	1003	108	505
1809 /10	3897	2178	1432	693	1465	160	750
ито- го	25691	15254	9342	4651	10591	1075	5384
%	<i>35,7</i>	<i>21,2</i>	<i>13</i>	<i>6,4</i>	<i>14,7</i>	<i>1,5</i>	<i>7,5</i>

Как видно из таблицы 4, больше всего работников (почти 57% от общего количества) предоставляли Казанская и Вятская губер-

²³ Бывали случаи, когда лашманы наряжались на отдаленные от своих домов места: в Вятскую, Вологодскую, Костромскую губернии, что приводило к крайнему расстройству их социально-экономического положения [40, л.11об.–12].

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

нии. На фоне остальных крайне малым количеством лесозаготовителей выделяется Нижегородская губерния (около 1,5%).

Система оплаты труда. В первые годы приписки к адмиралтейству труд работников не оплачивался. Только с 1727 г. их работа стала оцениваться, правда, по ценам гораздо ниже рыночных, но зарабатываемые суммы зачитывались в счет оплаты подушной подати, то есть денег они на руки не получали. Такой порядок не менялся вплоть до 1860 г., лишь в редких случаях, в качестве опыта, лашманам выдавались наличные деньги. Каждый крестьянин за лесозаготовительный сезон отработывал не только причитающиеся с него подушные деньги, но и часть подушных сборов с сельского общества, от которого наряжался и снабжался на дорогу и на период работы всем необходимым. Плата лесорубам, зачитывавшаяся в счет подушной подати, вслед за ростом рыночных цен, время от времени повышалась. С 1774 г. была введена плата за переходы от поселений до мест лесозаготовок и обратно из расчета, что за день пеший работник пройдет 25 верст, а конный – 50 верст.

Таблица 5

**Изменения в стоимости оплаты одного трудодня пешего
и конного лашмана в 1718–1860 гг.** [41, с.142, 148, 151, 156]

Годы	Стоимость оплаты одного дня работы (в коп.)	
	пеший работник	конный работник
1718–1724	–	–
1724–1757	4 (зимой) и 5 (летом)	6 (зимой) и 10 (летом)
1757–1766	5	8
1766–1774	10	16
1774–1782	10 (+ 3 за переходы)	16 (+ 6 за переходы)
1782–1797	10 (+ 3 за переходы)	20 (+ 6 за переходы)
1797–1817	20 (+ 6 за переходы)	40 (+ 12 за переходы)
1817–1860	40 (+ 12 за переходы)	80 (+ 25 за переходы)

Сезоны выполнения лесозаготовок. Как правило, заготовка лесов выполнялась в зимнее время, когда деревья затвердевали, и риск повреждения ствола был минимален. К тому же, зимой намного легче было добраться до мест лесозаготовок и перевозить дерево по

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

снегу. Учитывая эти обстоятельства, правительством устанавливались сроки заготовки и вывозки корабельных лесов, однако в некоторых случаях работы были бессрочными.

Таблица 6

**Официальные сроки выполнения лашманской повинности
в 1718–1860 гг. [41, с. 140–141]**

Годы	Сезоны «корабельной» повинности
1718–1729	Не определено (в течение года)
1729–1732	Зимний сезон (с 1 октября по 1 апреля) Летний сезон (с 1 апреля по 1 октября)
1732–1782	Предлагалось выполнять с октября по март, но могли привлечь в любое время года
1782–1799	Пешие работники (с 1 октября до конца ноября) Конные работники (не определено, в зимнее время до весны)
1799–1817	Пешие работники (с 1 октября по 18 декабря) Конные работники (не определено, в зимнее время до весны)
1817–1860	Пешие работники (с 1 октября по 18 декабря) Конные работники (с 10 декабря по 20 марта или до окончания зимнего пути)

Количество заготовленного лашманами корабельного леса. По некоторым оценкам, всего с 1709 по 1856 г. в поволжских губерниях было вырублено около 2-х млн наиболее высококачественных дубовых деревьев [42, с.32]. Однако, вычисление даже приблизительного объема заготовок корабельных лесов за весь период вызывает сложности как из-за разбросанности сведений в источниках за разные годы, так и из-за невозможности точных вычислений (бывали периоды, когда большая часть заготовленного леса сгнивала без использования) [43, с.648, 702]. Нижеследующая таблица может дать более-менее верное представление о количестве заготовленного лашманами корабельного леса за 1782–1798 гг. [36, л.15–15об.], 1803–1810 гг. [38, л.3], 1818–1840 гг. [44, л.100об.–101].

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

Таблица 7

**Количество заготовленного лашманами корабельного леса
в 1782–1798, 1803–1810, 1818–1840 гг.**

Место назначения		Годы		
		1782–1798	1803–1810	1818–1840
В Санкт-Петербургское адмиралтейство	Вес (пуд.)	10264268	10888521	18265159
	%	76,1%	85,5%	82,5%
В Казанское адмиралтейство	Вес (пуд.)	1899076	1598066	714239 ²⁴
	%	14,1%	12,5%	3,2%
В Астрахань	Вес (пуд.)	761544	250266	2805827
	%	5,6%	2%	12,7%
В Таганрог	Вес (пуд.)	559571	–	–
	%	4,2%	–	–
В Архангельск	Вес (пуд.)	–	–	354736
	%	–	–	1,6%
Итого	Вес (пуд.)	13484459	12736854	22139961
	%	100%	100%	100%

Из таблицы 7 видно, что от 76 до 85% заготовленного лашманами леса доставлялся на петербургские верфи. Казанское адмиралтейство до 1823 г. стабильно получало 10–15% лесных материалов. После 1823 г. его место заняло Астраханское адмиралтейство. Доставка корабельного леса в Таганрог и Архангельск из-за ее крайней сложности не получила дальнейшего продолжения. Часть вырубленного леса шла не только на строительство морских судов, но и на строительство речных судов для доставки корабельных лесов водным путем, на подкладку под срубленные деревья для их предохранения от гниения, на постройку зданий адмиралтейства, на ремонт и т.д. [38, л.3об.].

²⁴ С 1823 г. доставка леса в Казанское адмиралтейство была прекращена.

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

Заготавливались не только дуб и сосна, но в малом количестве и другие породы деревьев. Процентное соотношение разных пород деревьев, шедших на заготовку в 1803–1810 гг., демонстрирует следующая таблица:

Таблица 8

**Количество заготовленного лашманами разных пород деревьев
в 1803–1810 гг. [37, л.97]**

Породы деревьев	Количество	Вес		% (по весу)
		пуды	фунты	
Дуб	294167	10698524	35	83,996
Сосна (мачтовые бруссы и бревна)	38328	1704931	19	13,386
Ель	1781	19564	–	0,154
Береза	504	1643	10	0,013
Лиственница	1990	306568	32	2,407
Ильм	32	144	14	0,001
Липа (кряжи)	500	5478	2	0,043
Итого	337302	12736854	32	100

Рекрутская повинность. Ровно половина периода существования лашманской повинности (71 год) для приписанных к корабельным работам крестьян сопровождалась еще одной тяжелой повинностью – рекрутской. Рекрутировали молодых и самых здоровых людей, лишая их семьи и в целом сельские общества наиболее трудоспособных работников. Поэтому за все годы существования рекрутской повинности лашманы боролись за ее отмену, указывая в прошениях, наказах крайнюю свою обремененность. Несмотря на непопулярность рекрутских наборов, мурзы и служилые татары были готовы охотно выступить в походы, что не раз продемонстрировали в ходе подавления Башкирского восстания 1735–1740 гг., восстания 1755–1756 гг. под предводительством Батырши, в Прусском походе 1757 г. [8, с.306].

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

Таблица 9

Рекрутская повинность лашманов в 1718–1860 гг.

[41, с.144, 150; 45, 163–166]

Годы	Рекрутированный контингент населения
1718–1722	Не было
1722–1723	1-й набор с малолетних служилых мурз и татар; 2-й набор с «возрастных» служилых мурз и татар в мастерские и солдаты Казанского адмиралтейства
1723–1739	Не было
1739–1757	Служилое нерусское население и приписанные к адмиралтейству в 1752, 1754 гг. бывшие ясачные крестьяне (переименованы в служилые)
1757–1766	Не было
1766–1799	Служилое нерусское население и приписанные к адмиралтейству в 1761 г. бывшие ясачные крестьяне (переименованы в служилые)
1799–1817	Служилое нерусское население и приписанные к адмиралтейству в 1799 г. ясачные крестьяне
1817–1860	Не было

Кроме рекрутской повинности и основного подушного сбора, лашманы подвергались многочисленным другим повинностям: высылки на строительные работы в Баку и Куру (1724 г.), в Астрахань (1727–1728 гг.), солдатские постой и т.д. Свадебный сбор взимался до 1768 г., были сборы за содержание мельниц, рыбных ловель и т.д. К официальным сборам и повинностям добавлялись взяточничество чиновников, в том числе при производстве лесозаготовительных работ.

Таким образом, крепостной, по сути, труд крестьян Поволжья на заготовках корабельного леса продолжался без малого полтора столетия, в первую очередь, благодаря своей дешевизне по сравнению с наемным трудом. Переложение этой работы, главным образом на плечи служилого нерусского населения Поволжья, как показала история, было единственной возможностью, при которой обеспечивалось бесперебойное снабжение отечественного военно-мор-

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

ского флота строительным материалом с минимальными расходами для государственной казны.

Система управления лашманами была несовершенной, сопровождалась многочисленными нарушениями на местах. Особо остро стоял вопрос разделения полномочий в управлении этой категорией населения между адмиралтейским (морским) ведомством и губернскими учреждениями. Нормальному функционированию системы также мешали частые изменения в составе, численности, административно-территориальной принадлежности лесозаготовщиков.

Правительственные меры, направленные на улучшение положения лашманов (повышение заработной платы, определение сроков лесозаготовок, освобождение от рекрутской повинности и т.д.), способствовали тому, чтобы поволжский лес, по-прежнему, исправно доставлялся до своего главного места назначения – в Санкт-Петербург на постройку кораблей Балтийского флота.

Источники и литература

1. Материалы для истории русского флота. Ч. IV: Балтийский флот: 1702–1725. СПб.: Тип. Морского Министерства, 1867. XXII, 741 с.
2. ПСЗ–1. Т.5. №3149.
3. Пугачевщина. М.-Л., 1929. Т. 2. 494 с.
4. Чубинский В. Историческое обозрение устройства управления морским ведомством в России. СПб.: Типография морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1869. 313 с.
5. РГАВМФ. Ф.146. Оп.1. Д.56.
6. ПСЗ–1. Т.8. №5772.
7. ПСЗ–1. Т.11. №8785.
8. Сборник РИО. Т. 115: Исторические сведения о Екатерининской Законодательной Комиссии для сочинения проекта Нового Уложения: Часть 10-ая / Собраны и напечатаны под наблюд. В.И. Сергеевича. СПб., 1903. XIV, 546 с.
9. Сборник РИО. Т. 43: Исторические сведения о Екатерининской Законодательной Комиссии для сочинения проекта Нового Уложения. Ч. 6 / Собраны и напечатаны под наблюдением профессора В.И. Сергеевича. СПб.: Тип. Н.А. Лебедева, 1885. X, 636 с.
10. ПСЗ–1. Т.21. №15351.
11. ПСЗ–1. Т.21. №15494.

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

12. ГА РМЭ. Ф.236. Оп.1. Д.176.
13. РГАДА. Ф.441. Оп.1. Д.268.
14. РГИА. Ф.379. Оп.6. Д.12.
15. РГАВМФ. Ф.159. Оп.1. Д.126.
16. ПСЗ–1. Т.34. №27023.
17. ПСЗ–2. Т.3. №2475.
18. ПСЗ–2. Т.28. №27804.
19. РГАВМФ. Ф.146. Оп.1. Д.4.
20. РГАДА. Ф.350. Оп.2. Д.1157.
21. ПСЗ–1. Т.6. №9556.
22. ПСЗ–1. Т.16. №12126.
23. Сборник РИО. Т. 94: Протоколы, журналы и указы Верховного Тайного Совета: Т. 7: Январь – июнь 1729 г. / Изд. под ред. и с предисл. Н.Ф. Дубровина. СПб., 1894. [4], XXXII, 872 с.
24. ПСЗ–1. Т.13. №9861.
25. ПСЗ–1. Т.24. №17772.
26. ПСЗ–1. Т.25. №19224.
27. РГАВМФ. Ф.159. Оп.1. Д.26.
28. ПСЗ–1. Т.37. №28791.
29. ПСЗ–2. Т.2. №1652.
30. ПСЗ–2. Т.24. №23317.
31. РГИА. Ф.383. Оп.30. Д.416.
32. Вешняков В.И. Исторический обзор происхождения разных названий государственных крестьян // Журнал Министерства государственных имуществ. 1857. № 4. С. 9–33.
33. РГИА. Ф.383. Оп.22. Д.32226.
34. РГАВМФ. Ф.135. Оп.1. Д.228.
35. РГАВМФ. Ф.172. Оп.1. Д.31.
36. РГАВМФ. Ф.198. Оп.1. Д.80.
37. РГИА. Ф.379. Оп.6. Д.11.
38. РГИА. Ф.379. Оп.6. Д.135.
39. РГАВМФ. Ф.159. Оп.1. Д.1098.
40. РГАВМФ. Ф.159. Оп.1. Д.411.
41. Файзрахманов И.З. История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.). Казань: Институт истории им. Ш.Марджани АН РТ; Изд-во «Яз», 2014. 264 с.
42. Редько Г.И., Яковлев И.А., Яковлев А.С., Тихонов П.Т. Корабельные дубравы Чувашии. Чебоксары: Чувашское кн. изд-во, 1997. 64 с.

Файзрахманов И.З. Лашманы в строительстве российского флота:
основные вехи истории

43. Сборник РИО. Т. 69: Протоколы, журналы и указы Верховного Тайного Совета. Ч. 4. Июль-декабрь 1727 / под ред. Н.Ф. Дубровина. СПб., 1889. [4], LVIII, 969 с.

44. РГАВМФ. Ф.159. Оп.1. Д.448.

45. Ногманов А.И. Самодержавие и татары. Очерки истории законодательной политики второй половины XVI–XVIII вв. Казань: Татар. кн. изд-во, 2005. 215 с.

Файзрахманов Ильшат Завдатович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института истории им. Ш.Марджани АН РТ (г. Казань); e-mail: istorkazan@mail.ru

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

арх. – архитектор
б.а. – без автора
б/д – без даты
в. – век
вв. – века
вып. – выпуск
г. – год
гг. – годы
губ. – губерния
д. – дело
д., дер. – деревня
дес. – десятина
дисс. – диссертация
др. – другие
душ ж.п. – душ женского пола
душ м.п. – душ мужского пола
душ об. пола – душ обоего пола
изд. – издание
илл. – иллюстрация
им. – имени
кн. – книга / князь
коп. – копейка
копн. – копна
кр. – крестьяне
куб. – кубический
л. – лист
м. – мужчины
н.п. – населенный пункт
неизв. – неизвестный
об. – оборотный

Список сокращений

ок. – около
оп. – опись
пос. – поселок
ред. – редактор
руб. – рубль
рук. – рукописный
с. – село / страница
саж. – сажень
сб. – сборник
сер. – серия
см. – смотрите
сост. – составитель
т. – том
т.д. – так далее
т.е. – то есть
т.п. – тому подобное
табл. – таблица
тип. – типография
тыс. – тысяча
ул. – улица
ф. – фонд / фут
худ. – художник
ч. – часть
четв., ч. – четверть (четы)
чел. – человек
яс. – ясачные

Ал.у. – Алатырский уезд
Буг.у. – Бугульминский уезд
З.д. – Зюрейская дорога
Каз.у. – Казанский уезд

Список сокращений

Кур.у. – Курмышский уезд

Н.д. – Ногайская дорога

Ор.г – Оренбургская губерния

Пен.у. – Пензенский уезд

Сар.у. – Саранский уезд

Св.у. – Свяжский уезд

Сим.у. – Симбирский уезд

Ст.у. – Ставропольский уезд

Тем.у. – Темниковский уезд

Уф.у. – Уфимский уезд

АВП РФ – Архив внешней политики Российской Федерации

АН РТ – Академия наук Республики Татарстан

ВУА – Военно-ученый архив

ГА РМЭ – Государственный архив Республики Марий Эл

ГАОО – Государственный архив Астраханской области

ГАОО – Государственный архив Оренбургской области

ГАПО – Государственный архив Пензенской области

ГАУО – Государственный архив Ульяновской области

ИОАИЭ – Известия Общества археологии, истории и этнографии
при Казанском университете

НА РБ – Национальный архив Республики Башкортостан

НА РТ – Национальный архив Республики Татарстан

НАНА – Национальная академия наук Азербайджана

НИМ РАХ – Научно-исследовательский музей Российской академии
художеств

НИОР БРАН – Научно-исследовательский отдел рукописей Библиотеки
Российской академии наук

ОКВ – Оренбургское казачье войско

ОРРК НБ КФУ – Отдел рукописей и редких книг Научной библиотеки
им. Н.И. Лобачевского Казанского федерального университета

ПМА – Полевые материалы автора

Список сокращений

- ПСЗ–1 – Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1
ПСЗ–2 – Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2
ПСЗ–3 – Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3
ПФАРАН – Санкт-Петербургский филиал Архива РАН
РГАВМФ – Российский государственный архив Военно-Морского Флота
РГАДА – Российский государственный архив древних актов
РГВИА – Российский государственный военно-исторический архив
РГИА – Российский государственный исторический архив
РИО – Русское историческое общество
СПБИИРАН – Санкт-Петербургский Институт истории Российской академии наук
СРА – Сношения России с Англией
СРП – Сношения России с Персией
ЦГАСО – Центральный государственный архив Самарской области
ЧОИДР – Чтения в Императорском обществе истории и древностей российских
- БР МА – Башкортостан Республикасы Милли архивы
РДБАА – Россия дәүләт борынғы актлар архивы
РДХДФА – Россия дәүләт Хәрби-Диңгез Флоты архивы
ТКН – Татарстан китап нәшрияты
ТР МА – Татарстан Республикасы Милли архивы
ТР ФА ТӘҺСИ – Татарстан Республикасы Фәннәр академиясе
Г. Ибраһимов исемендәге Тел, әдәбият һәм сәнгать институты

**Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.):
народы Поволжья и традиции российского судостроения**

Материалы Всероссийской научной конференции
г. Казань, 25–26 октября 2018 г.

Научное издание

Оригинал-макет – *Л.М. Зигангареева*
Подписано в печать 17.10.2018 г. Формат 60×84 ¹/₁₆
Усл. печ. л. 23,75 Тираж 200 экз.

Отпечатано с готового оригинал-макета



420108, г. Казань, ул. Портовая, 25а
Тел./факс: (843) 231-05-46, 231-08-71, 231-04-19
E-mail: citlogos@mail.ru
www.logos-press.ru



Сайт
Института истории
Академии наук РТ

Татаровед.рф

К статье: Абдуллин Х.М., Беляев А.В., Сайфутдинова Г.М.
Комплексные исследования мусульманского кладбища «Биш-Балта»
Адмиралтейской слободы, проведенные в 2017 году



Археологическая шурфовка на объекте



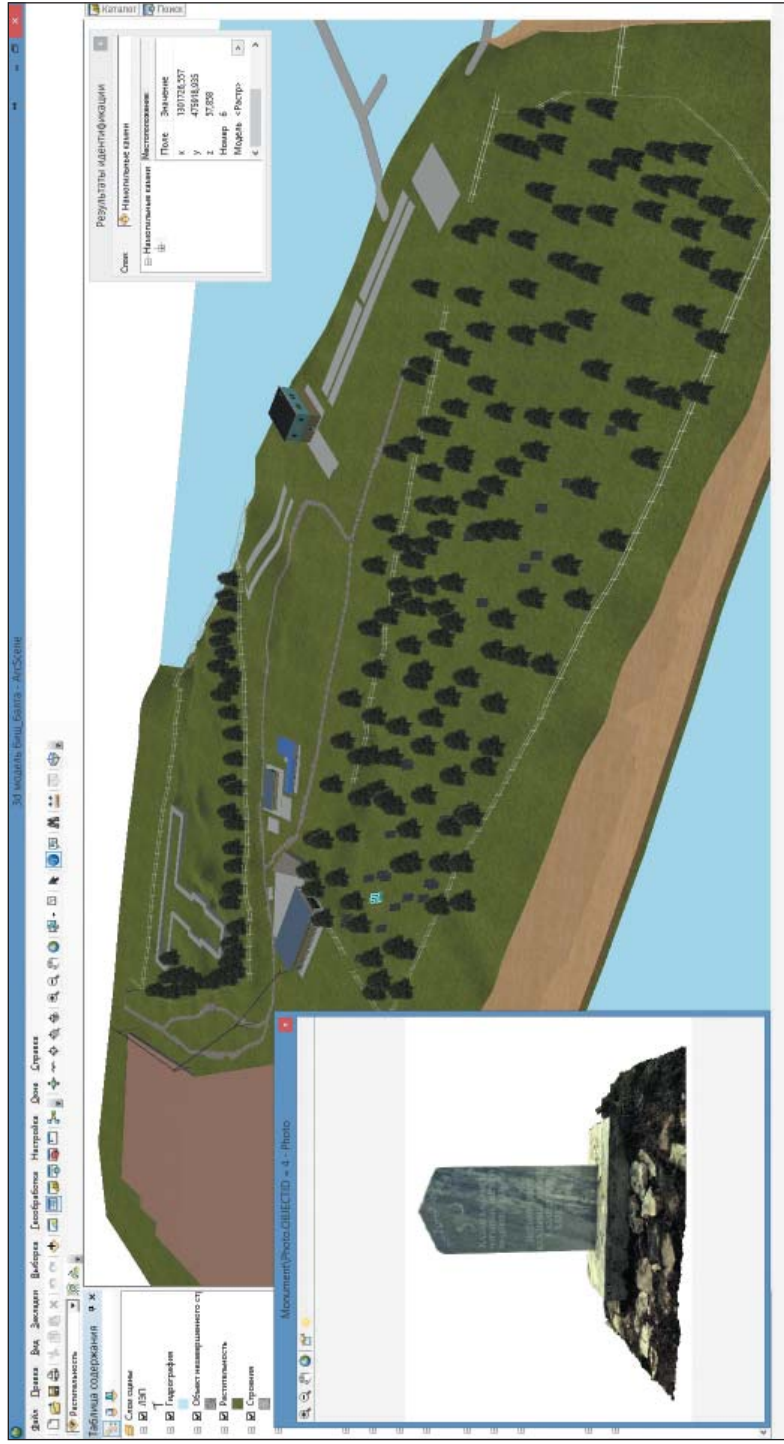
Адмиралтейская слобода и верфь на «Плане губернского города Казани с описанием». 1798 г. Рук. (РГВИА. Ф.846. Оп.16. Д.21528. Л.11)



Адмиралтейская слобода и верфь на «Плане города Казани со слободами и деревнями». XVIII в. (РГАДА. Ф.1356. Оп.1. Д.1301. Л.1)



База геоданных, содержащая различные типы данных, в том числе для хранения фотографий
намогильных камней и данных об артефактах, найденных в процессе раскопа



Трёхмерная модель рельефа кладбища «Биш-Балта»

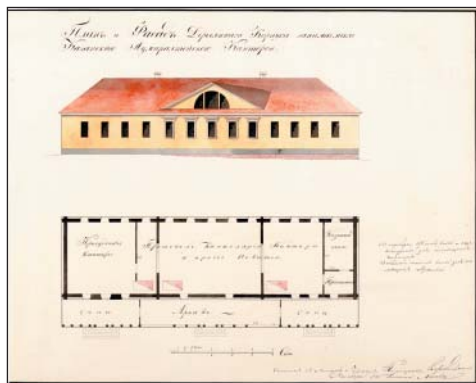
К статье: **Кьямов И.Э.** Минзэлэ өязенэ караган
Кара Чишмэ исемле лашман авылы тарихыннан



Способы перевозки корабельного леса. Рисунки старшего землемера Г.Иванова. 1857 г. (НА РТ. Ф.385. Оп.1. Д.532. Л.63об.–64)



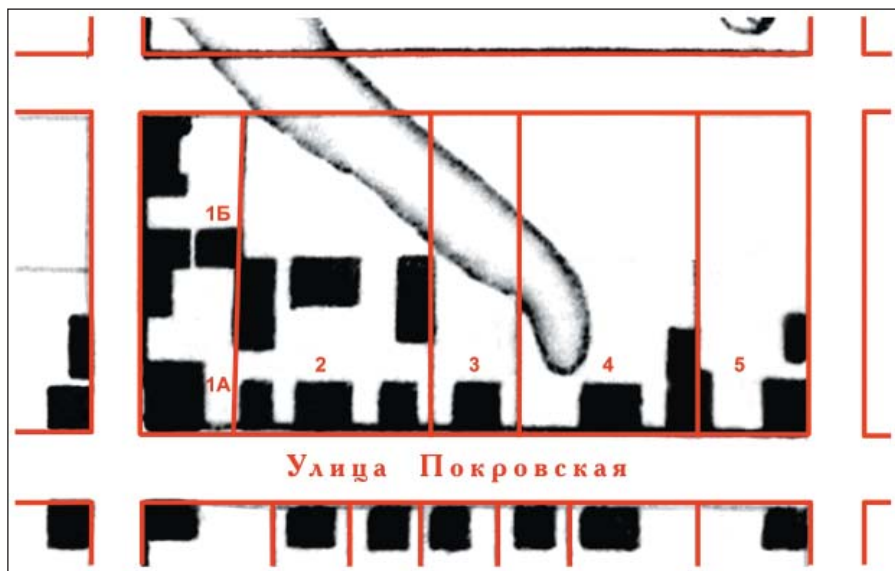
К статье: **Саначин С.П.** Казанская адмиралтейская контора:
действительная история



Илл.1. «План и фасад деревянного корпуса занимаемого Казанскою Адмиралтейскою Канторою». [1819 г.?], кораб. мастер Львов (РГАВМФ. Ф.326. Оп.1. Д.2472. Л.1)



Илл.2. «Вид казанской улицы от замощенной решетки к Адмиралтейской канторе». 1779 г., Ю.И. фон Каниц (НИМ РАХ. № А-6101)



Илл.3. «План городу Казане». 1782 г., арх. В.И. Кафтырев
(РГВИА. Ф.ВУА. Д.21986. Л.1)

- 1А – Жилище Первоприсутствующих Адмиралтейской канторы;
- 1Б – Адмиралтейская кантора;
- 2 – Дом надворной советницы вдовы Марии Яковлевны Депрейс;
- 3 – Дом протопопа Ивана Максимовича Каменского;
- 4 – Дом секунд-майора Евграфа Алексеевича Лебедева;
- 5 – Дом служителей Покровской церкви



Илл.4. «План дому Главного Командира и Казанской Адмиралтейской Канторы». (43x70). 1819 г., арх. ученик Ник. Копылов
(РГАВМФ. Ф.326. Оп.1. Д.2449. Л.1)

Планъ дома Павла ио Континера итальянскаго въиархитектоникаго въ м о р с к о мъ

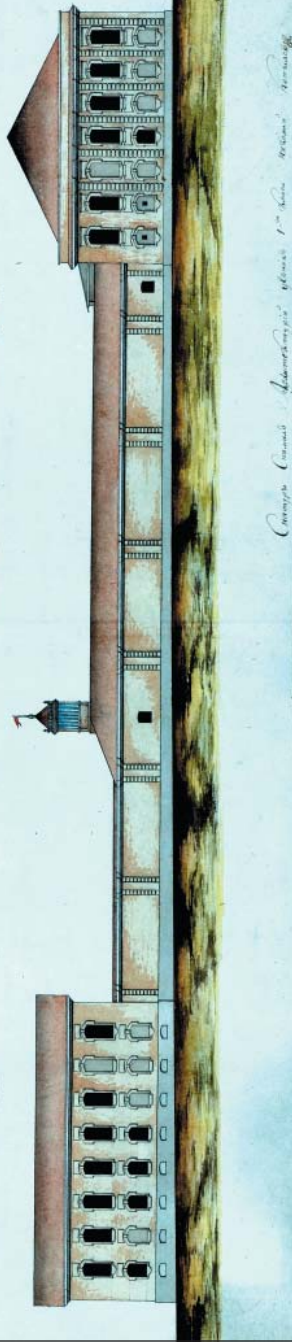


Въиархитектоникаго

- 1^я залъ Павла ио Континера въиархитектоникаго
- 2^я притомъ въиархитектоникаго
- 3^я кухня въиархитектоникаго
- 4^я кухня въиархитектоникаго
- 5^я притомъ въиархитектоникаго

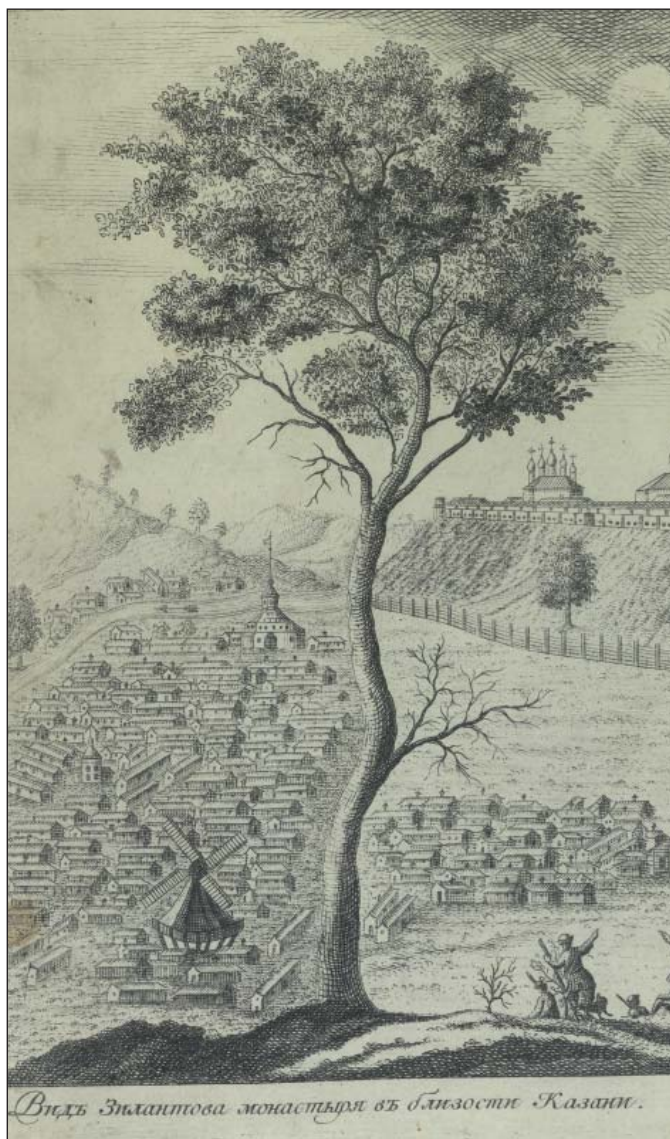
фасады
къ м о р с к о м у

Малый фасадъ въиархитектоникаго
къ м о р с к о м у

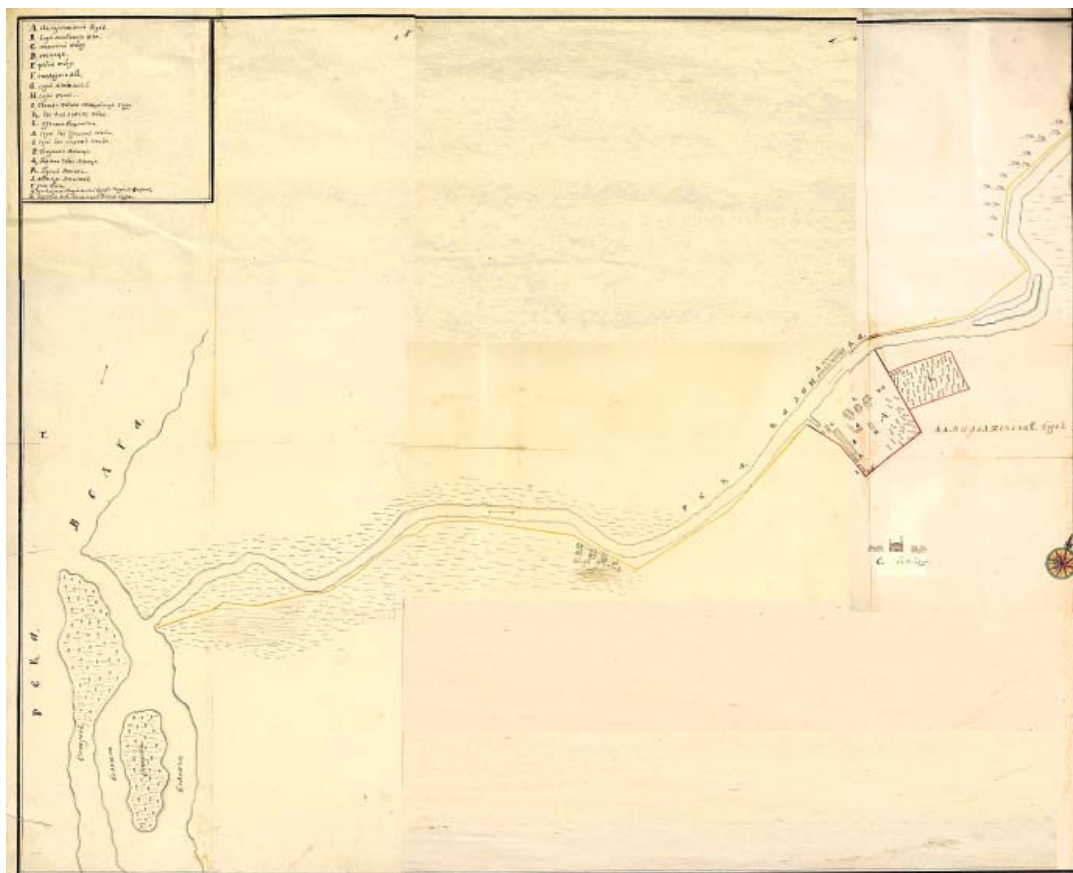


Составилъ Павелъ Павловичъ Павловичъ въиархитектоникаго 1^{го} класса въиархитектоникаго

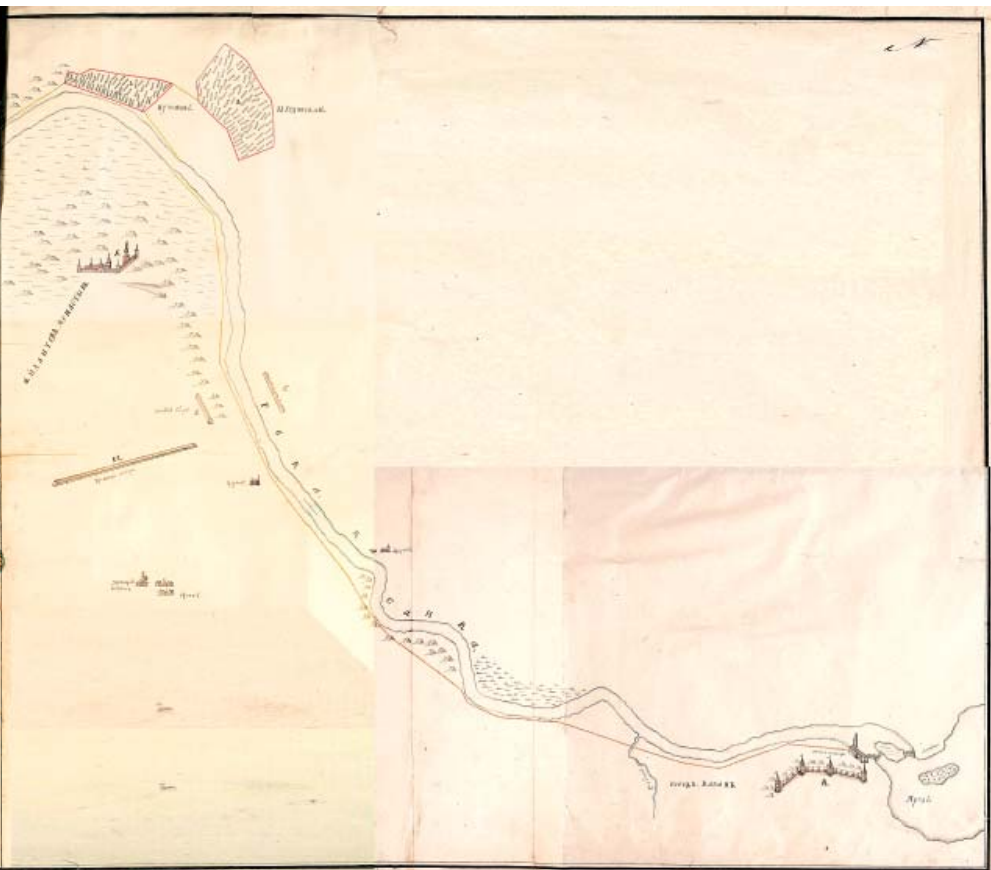
К статье: **Саначин С.П.** Комплекс Казанского адмиралтейства
в период его основания и расцвета



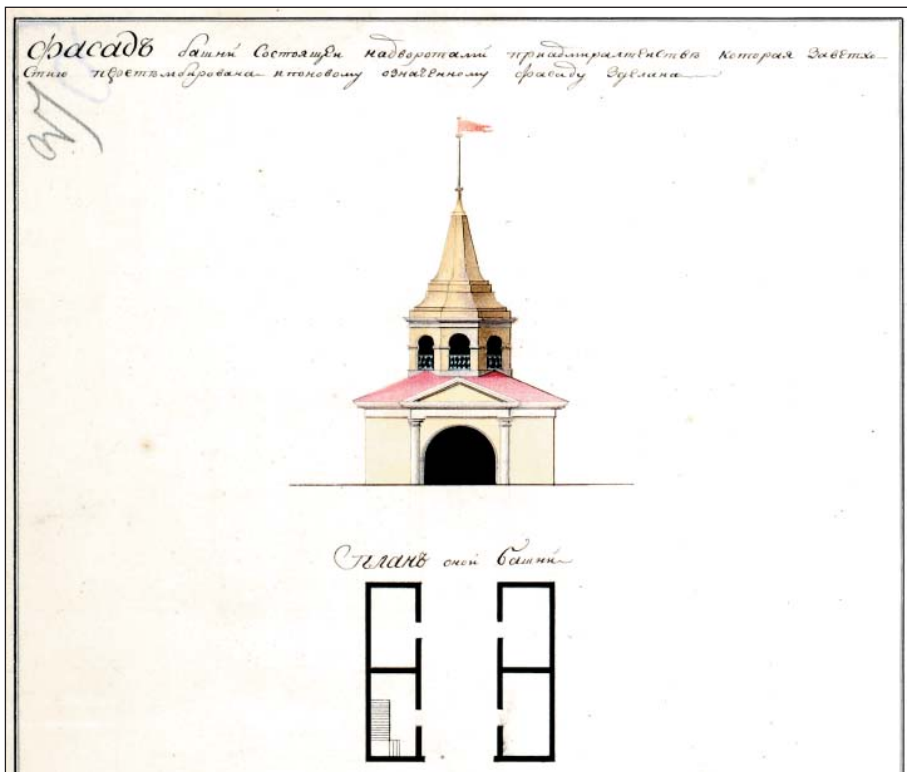
Илл.1. «Вид Зилантова монастыря в близости Казани» (фрагмент).
Гравюра П.Т. Балабина (1770 г.) с рис. И.-В. Люрсениуса (1733 г.)
(ОРК НБЛ КФУ. VI/66 1659, илл.3)



Илл.2. «Partie de la Riviere Kasanka, depuis Kasan jusqu'a son Embouchure dans Le Volga», б/д (НИОР БРАН. Основная карта №189)



- А. Адмиралтейская башня.
 В. Сарай мамлюкаго двора,
 С. малосиной анбаръ.
 Д. писанцы,
 Е. углоной анбаръ,
 Г. столбуна в двѣ,
 С. сарай шлохъмчи, Е.
 Н. сарай палатой --
 I. Сванларъ подемъ спещалтанъ сарай.
 К. Дѣль Лисъ Лисертѣ Пилотъ,
 Л. пристанъ владимирская.
 М. сарай Дѣль предотѣй непаша,
 О. сарай Дѣль шлохъмчи непаша --
 Р. Бѣтманаръ Миланца.
 Q. Бодиная Паша Миланца.
 R. Торонъ Насанъ --
 S. мѣстѣмъ Эплатѣвъ,
 T. река Бѣла.
 У. Турмѣнная адмиралтейской башни в сарай в. Сафарѣвъ,
 W. Паравѣна пѣдъ на адмиралтейской башни,

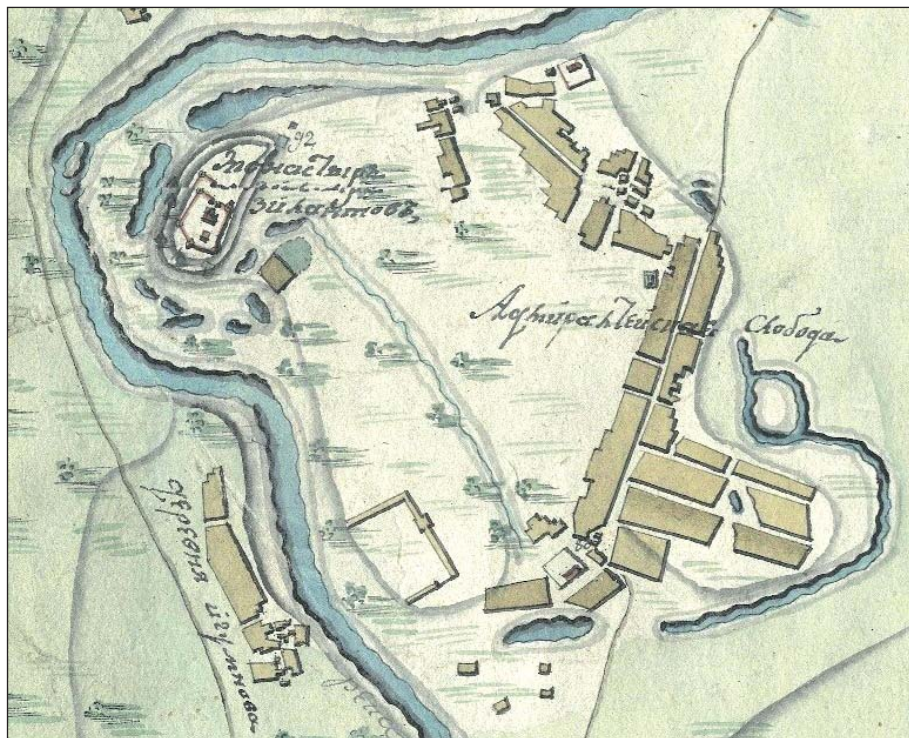


Илл.3. «Фасад башни, состоящей над воротами при адмиралтействе», б/д, арх. И.Мари (РГАВМФ. Ф.326. Оп.1. Д.2421. Л.1)

Илл.4. «План Казанскому Адмиралтейству и слободе...». (101x64). 1784 г. (РГАВМФ. Ф.326. Оп.1. Д.2419. Л.1)







Илл.5. Соляной канал на «Плане города Казани с прикосновением вокруг города селениев», ок. 1775 г., б.а. (РГАДА. Ф.192. Оп.1. Д.3)

Илл.6. Совмещение плана Казанского адмиралтейства 1784 г. и современного (реконструкция автора)





Илл.7. Местоположение старого Помпового завода на «Плане губернского города Казани...» (фрагмент), ок. 1809 г., арх. И.Мари (РГВИА. Ф.ВУА. Д.21985)



К статье: Саначин С.П.
К вопросу о дате основания
Казанского адмиралтейства

Илл.1. Нефед Никитич Кудрявцов.
1740-е гг., неизв. худ.
Музей-усадьба «Мураново»
(Моск. обл.)