

*В.В. Кистенев**

СОЗДАНИЕ КАЗАНСКОЙ ВЕРФИ И АСТРАХАНСКОГО ПОРТА В СРЕДНЕМ И НИЖНЕМ ПОВОЛЖЬЕ В ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XVIII В.

Статья посвящена одному из наименее изученных аспектов истории развития промышленности и транспорта в Поволжье в первой четверти XVIII века. Автор выявляет и систематизирует исторический материал о создании важнейших центров судостроения и водного транспорта в исследуемом регионе. Казанская верфь и астраханский порт, основанные в Среднем и Нижнем Поволжье, способствовали формированию военного и торгового флота, социально-экономическому развитию края и усилению его рыночных связей.

В первой четверти XVIII века Россия получает доступ к новым морям, центрам международной торговли, растет территория страны. Продолжается массовая государственная и вольная колонизация юга-востока Европейской России, Урала и Сибири. В этой связи правительство обращает особое внимание на формирование новой транспортной инфраструктуры, действительное объединение всей территории страны (по крайней мере, европейской части России) в единую систему водных путей сообщения; на создание мощного военного и торгового флота, с этой целью закладывается строительство различных портов и верфей. На территории Среднего и Нижнего Поволжья в указанный период создаются крупная верфь в Казани и Астраханский порт.

Данная тема рассматривается в рамках общей историографии по проблемам формирования российской судостроительной системы и развития инфраструктуры страны в контексте политики Петра I. Наиболее значимы, на наш взгляд, труды: П.Г. Любомирова, Ф.Ф. Веселаго, А.П. Соколова, Р. Витртрама, Е. Доннерта. К сожалению, в специальной научной литературе мы почти не находим сведений о строительстве и деятельности казанской верфи и астраханского порта. Отрывочность материалов по интересующей нас проблематике объясняется тем, что исследуемый вопрос является не достаточно разработанным, а необходимая информация находится в фондах столичных архивов.

* © Кистенев В.В., 2007

Кистенев Виталий Валентинович – кафедра российской истории Самарского государственного университета.

В данной статье мы предполагаем изучить возникновение и деятельность казанской верфи и астраханского порта в Среднем и Нижнем Поволжье в первой четверти XVIII в.

Историческими источниками нам послужили указы, письма, распоряжения Петра I из фонда Кабинета Петра I (РГАДА. Ф. 9), дела и приговоры Сената и его учреждений (РГАДА. Ф. 248). Ценные документальные материалы содержатся в опубликованном издании «Материалы для истории русского флота», интересными представляются также дневниковые свидетельства иностранцев о России первой четверти XVIII в.

Важнейшим направлением, способствовавшим развитию транспортной составляющей юго-востока европейской России, являлось строительство флота, создание верфей и портов [1. С. 101].

Можно с уверенностью говорить, что не только речные, но и большие суда строились в Казани еще с XVII в. В 1701-1702 гг. в Казани построили 41 судно, главным образом грузовых шмаков [2. С. 231-232]. В 1710 году из Казани на Балтику была отправлена эскадра из 5 кораблей, а затем 8 судов для Азовского флота.

Необходимость создания Каспийского флота привела к образованию в 1718 г. Казанского адмиралтейства на базе существовавшей до этого верфи [3. С. 49]. Адмиралтейство располагалось на пустынном левом берегу реки Казанки, на пашенной земле Зилантова Успенского монастыря и села Бежболды. Это был обширный двор-верфь, обнесенный деревянным острогом с воротными башнями и глубоким каналом. Комплекс составляли несколько больших зданий, расположенных четырехугольником: чертежный зал и шлюпочный сарай – самые большие здания. Также был лесной сарай для хранения материалов и досок. Рядом с адмиралтейством возникла Адмиралтейская слобода. Здесь жили разные люди адмиралтейской службы: мастера, ученики, плотники, столяры, бочары, токари, кузнецы, резчики и др. По словам Кирилова, «при нем по ведомости Адмиралтейской коллегии показано в Казани адмиралтейских мастеровых людей – 39» [4. С. 214], получавшие государственное жалованье [5. Л. 21-29]. За первые шесть лет в Казани было создано 15 судов, которые участвовали в походе Петра I против Персии. А за весь период существования с 1718 по 1827 гг. адмиралтейство построило разного вида кораблей до 400 шт. Из них 7 бомбардирских кораблей, 12 фрегатов, 2 бригантины, 5 бригов, много транспортных и мелких судов.

Кроме судов, адмиралтейство отправляло в Петербург дубовый, вязовый, ясеневый и сосновый лес, пивные бочки и другие изделия. Для постройки судов в адмиралтейском канале по два года солили дуб и другие стройматериалы. По царскому указу на берегу реки Казанки построили пильную мельницу [6. Л. 11-11об] и пумповый завод, который выпускал кожи для корабельных пумп (насосов). Кроме пумпового завода, адмиралтейству были переданы «пильные мельницы», существовавшие с XVII века. Их с окрестности Казани перевезли в Ад-

миралтейство. В 1718 г. по предложению «мельничного мастера» Дирика фон-дер Дюзина, решено было вдобавок к имеющимся пильным мельницам построить еще две, чтобы выполнить данное Дюзину задание «пиловать 20000 досок к строению новых кораблей» [7. С. 699].

На этих лесопилках работали татары и чувашаи. Адмиралтейство руководило всей работой в корабельных лесах. К нему были приписаны служилые люди в основном неправославной веры, в обязанности которых входили рубка и обработка корабельного леса, доставка его в адмиралтейство. Как пишет в своей статье С.А. Селиванов, «в течение всей первой четверти XVIII века чувашские и марийские крестьяне наряжались в работу при Казанском адмиралтействе в качестве плотников, пеших и конных работников» [8. С. 37]. Вместе с уездными к адмиралтейству были приписаны служилые татарских слобод города. Однако половина из них откупалась, то есть вместо работы в лесах они вносили деньги в адмиралтейскую контору или нанимали за себя бедных крестьян.

В 1722 году, когда Петр прибыл в Казань, он осмотрел по пути следования Кайбицкие рощи и дубравы, приказав снабжать здешним лесом верфи Казанского адмиралтейства, где строились суда для Каспийского похода [9. Л. 45]. Леса в округе села Большое Подберезье были взяты под охрану стрельцами, которые квартировались в построенной для них двухэтажной казарме. Ее полуразрушенный фундамент сохранился до наших дней.

Адмиралтейство являлось одной из самых крупных крепостнических мануфактур государственного масштаба.

Другим крупным промышленным предприятием времени Петра I можно считать строительство Астраханского порта в Нижнем Поволжье.

Астрахань манила русского царя давно. Астраханский историк Н.Ф. Леонтьев писал: «Великий Петр сразу оценил значение Астрахани, которая находилась при устье великой и судоходной реки, недалеко от Каспия, прилегающего к богатым странам Закавказья и Персии, и на дороге в Среднюю Азию, обещала сделаться важнейшим пунктом России в торговом и политическом отношениях» [10. С. 5-6].

Во время Персидского похода [11. С. 25] за два дня до отъезда из Астрахани в Москву 4 ноября 1722 года Петр Великий приказал строить верфь «в том месте, где ныне суды осенью на Кутумовой реке выгаскивали» [12. С. 108].

Позднее 29 декабря 1722 года Астраханская Губернская канцелярия получает новый указ Государя, в котором Петр велит: «При Астраханском порте для военной службы содержать адмиралтейство и морских адмиралтейских служителей, и для того построить казармы на осмотренном под строение способном месте» [12. С. 109].

Таковы были начальные распоряжение Петра Великого для основания Астраханского порта.

Место, выбранное Петром для порта, было совсем не то, на котором построили порт впоследствии. В то время Волга протекала под самыми стенами Кремля,

была глубока здесь и потому все портовые строения располагались у самого берега, загороженного от размывов деревянными обрубками. Но потом Волга – вместо предполагавшихся прежде размывов – стала накидывать против города и порта отмель, которая беспрерывно изменялась и все увеличивалась, пока наконец не образовала обширную низменность. При таком изменении местности пришлось, оставив главные портовые строения на прежнем месте, эллинги и необходимые при них здания перенести к новому берегу Волги на вновь образовавшуюся низменность. Но наносы продолжают, река здесь мелеет, образуя косы и острова: готовится новая низменность, которая должна отрезать портовые строения от реки. Вероятно, предвидя все это, Петр определил для адмиралтейства иное место – берег реки Кутум, под стенами крепости (точное место неизвестно, в 1785 г. еще видны были следы работ) [12. С. 110]. Правда, и эта река обмелела. Обмелению способствовали следующие факторы: 1) канал (Варвациев) был вырыт под острым углом к ее направлению, тогда как, по предложению Петра, он должен был идти в другом, гидравлически гораздо удобном направлении; 2) оставленная без внимания река Кутума стала засоряться. Петр предвидел, что предоставленная самой себе эта река, даже независимо от направления выше упомянутого канала, должна была обмелеть, и потому он писал графу Апраксину: «4 ноября 1722 г. Устья Кутумовы речки надлежит чистить граблями нынешнею же зимою, для чего и грабли образцовые сделаны. Близ устья уголь фашинами сделать, дабы тем отворить Волги, чтобы не заносило песком того устья, и ежели мель сверху поравняется с концом того угла, то его паки прибавлять, дабы песок угла никогда не обходил» [12. С. 110].

Правда, место выбрано под адмиралтейство было неизменно, и это обстоятельство не укрылось от взора Петра. Потому он приказал (4 ноября 1722 г.): «Понеже сие место потопляет вешнюю водою, того ради копать рвы около того места, и тою землею насыпать то место выше вешней воды» [12. С. 111]. Описание адмиралтейства мы встречаем в записках С.Г. Гмелина: «На берегу Волги между кремлем и устьем канала стоит адмиралтейство, рвом и валом укрепленное. Все строения, к оному принадлежащие, суть деревянные и теперь уже нарочито стары. Расстояние между кремлем и устьем канала будет более ста сажень, и все сие место занимает адмиралтейское строение» [13. С. 303].

Строения начались, но из-за недостатка рабочих и материалов, производились довольно медленно, и, наконец, в связи с кончиной Петра (1725 г.) совсем были оставлены.

Так как Астрахань стоит довольно далеко от моря (примерно 90 верст), Петр I повелел сделать пристань у Взморья (22 ноября 1722 г.), а именно у острова Четырех Бугров, «чтоб впредь судам по провианту в Астрахань не ходить, но там брать» [12. С. 112]. Пристань эта с земляною крепостцою при ней и с провиантскими магазинами вскоре была устроена; но весной 1726 г. сильным ветром ее разломало, и стоявшие в ней суда выбросило на берег, поэтому выбрали для новой пристани другое место – о. Седлистый. Там она держалась

дольше. Но на о. Четырех Бугров было приказано построить и маяк с освещением (и еще поставить маяки такие же: на о. Двенадцать-Колков, о. Тюленьем, о. Брянском Лбище и Суеткиной косе).

Судостроение как до, так и после основания порта, производилось очень редко: суда обыкновенно строились в Нижнем Новгороде и в Казани [14. С. 48], а потом исключительно в одной Казани.

О количестве и видах судов, которые некогда посещали Астрахань или существовали в ней в изображаемую эпоху устройства порта, позволяют судить данные, приведенные в таблице.

Таблица

**Данные о количестве и видах судов в период устройства
Астраханского порта (1722 – 1725 гг.) [12. С. 113]**

Суда	Было в 1722	Прибыли в 1722	Построено в 1722	Прибыли в 1723	Построены в 1723	Прибыли в 1724	Итого в 1725	Разломаны	Разбиты	Пропали	Налицо	В походах
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Гекботы	-	-	-	30	-	-	30	-	4	4	22	-
Шнявы	3	-	-	-	-	-	3	2	-	-	1	1
Гукоты	1	-	1	-	-	-	2	-	-	-	2	-
Гальоты	1	-	-	-	2	-	3	1	-	-	2	-
Прамы	-	-	-	-	4	-	4	-	-	-	4	-
Ластовые суда	-	29	-	-	-	-	29	4	1	1	23	3
Эверсы	-	6	-	-	-	-	6	-	3	-	3	-
Бригантины	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1
Шкуты	4	-	-	-	-	-	4	3	2	-	-	-
Тялки	14	-	-	-	-	-	14	5	-	-	9	2
Боты скамнавен	14	-	-	-	-	-	14	14	-	-	-	-
Боты ординарные	-	-	-	30	-	6	36	-	3	-	33	-
Боты малые	2	2	-	-	-	-	4	-	-	-	4	-
Почт-боты	1	1	-	6	-	-	8	-	-	-	8	1
Буер	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-
Шлюпки	3	3	-	31	3	3	43	2	5	-	36	-
Лодки островския	-	-	26	-	-	-	26	-	-	-	26	26
Лодки почтовые	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-
ИТОГО:	44	42	27	97	11	9	230	31	17	5	117	34

Команда флотилии в это время состояла из 1050 разных чинов, в том числе 770 матросов, а также было 186 портовых мастеровых. На содержание порта и флотилии отпускалось по 147,882 р. 6 1/2 к [12. С. 113].

Таким образом, в Среднем и Нижнем Поволжье в 1718-1722 гг. возникают центр судостроительного производства и транспортный центр: в 1718 г. создается верфь в Казани, в 1722 г. – астраханский порт.

Анализ фактического материала позволяет говорить о важной роли, которую играла Казанская верфь в деле создания русского флота. Деятельность Астраханского порта как ремонтной базы и крупного морского и речного транспортного узла связи обеспечивала реальные материальные предпосылки для дальнейшей экспансии России на Восток.

Постройка Казанской верфи и Астраханского порта способствовала укреплению обороноспособности страны, развитию судостроения военного и торгового флота. С созданием таких крупных предприятий существенно возрастает роль Поволжского региона во внешней и внутренней торговле.

Библиографический список

1. Wittram, R. Peter der Grosse. Der Eintritt Russlands in die Neuzeit / R. Wittram. – Berlin, Göttingen, Heidelberg, 1954.
2. Материалы для истории русского флота. – Ч. IV. – Отдел IX. – № I – СПб., 1867.
3. Порфирьев, Е.В. Петр I – основоположник военного искусства русской регулярной армии и флота / Е.В. Порфирьев. – М., 1952.
4. Кирилов, И.К. Цветущее состояние Всероссийского государства / И.К. Кирилов. – М., 1977.
5. Российский государственный архив древних актов (РГАДА). – Ф. 248. «Сенат и его учреждения». – Оп. 7. – Кн. 384. – Л. 21-29.
6. Российский государственный архив древних актов (РГАДА). – Ф. 9. «Кабинет Петра I и его продолжение». – Отд. II. – Оп. 3. – Ч. 3. – Кн. 48. – Л. 11-11об.
7. Цит. по: Любомиров, П.Г. Очерки по истории русской промышленности / П.Г. Любомиров. – М., 1947.
8. Селиванов, С.А. Русская администрация и сельская многонациональная округа Свияжской и Алатырской провинций в 1700-1781 гг.: некоторые аспекты взаимоотношений / С.А. Селиванов // Волжская земля: история, экономика, культура: сб. науч. ст. – Чебоксары, 2005.
9. Российский государственный архив древних актов (РГАДА). – Ф. 9. «Кабинет Петра I и его продолжение». – Отд. II. – Оп. 3. – Ч. 3. – Кн. 48. – Л. 45.
10. Цит. по: Марков, А.С. Петр I и Астрахань / А.С. Марков. – Астрахань, 1994.
11. Donnert, E. Peter der Große (1672-1725). Leben und Werk / E. Donnert // Schätze aus dem Kremlin: Peter Große in Westeuropa. – München, Bremen, 1991.
12. Цит. по: Соколов, А.П. Начало Астраханского порта / А.П. Соколов // Морской сборник. – 1849. – №2.
13. Гмелин, С.Г. Путешествие по России для исследования трех царств природы / С.Г. Гмелин. – СПб., 1806.

14. Веселаго, Ф.Ф. Краткая история русского флота. Вып.1 / Ф.Ф. Веселаго. – СПб., 1893.

Статья принята в печать в окончательном варианте 24.08.2007 г.

V.V. Kistenev

**THE CREATION OF KAZAN'S SHIPYARD AND ASTRAKHAN'S RIVER
PORT IN THE MIDDLE AND LOW VOLGA REGION
IN THE FIRST QUARTER OF XVIII**

The article touches upon one of the less studied aspects of the historical development of industry and transport in the Volga region in the first quarter of the XVIII century. The author finds and systematize historical material about creation the most important centers of ship-buildings and ports in the studied region. The Kazan shipyard and Astrakhan port, founded in the middle and low Volga region, assisted to the social and economical development of the region, foundation of the navy and trade-fleet and intensification of trade.