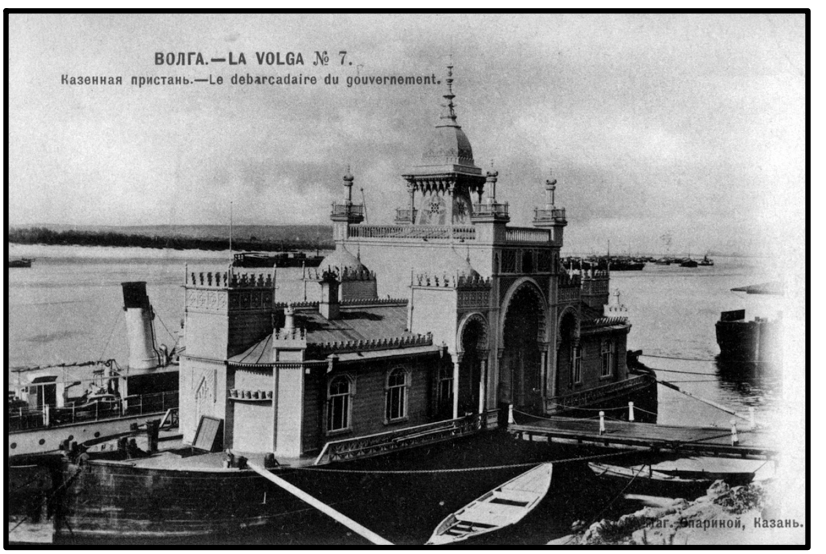
НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАЗАНСКОГО АДМИРАЛТЕЙСТВА

XVIII — начала XIX в.



Казенная пристань на Волге. Конец XIX — начало XX в.

После получения высочайшего указа 1718 г. на имя казанского вице-губернатора Н. А. Кудрявцева об образовании слободы и обустройстве кораблестроительной верфи работа в адмиралтействе пошла по нескольким направлениям. Одновременно с заселением слободы началось строительство основных служб адмиралтейства, в результате чего оно стало крупным градостроительным комплексом. «В поле на пространстве в 4 510 квадратных сажен* закипели работы по строительству зданий. Поставлено было 7 эллингов** для строительства кораблей, корпуса материальных и провиантных (продуктовых) складов.

Лесные сараи, казармы, чертежная

* 1 сажень равна 2,1336 м (4 150 сажен примерно равно 9 км).

** Эллинг — крытое инженерное сооружение для строительства кораблей и судов (часть судостроительной верфи).

зала длиной 24 и шириной 8 сажен*, на полу которой чертились планы кораблей, двухэтажный шлюпочный сарай, на втором этаже которого выделывались веревки и тонкие канаты, большой сарай для хранения мореных** досок.

В трех флигелях разместились 6 мастерских: столярная, купорная, блоковая***, парусная и 2 такелажные****. Два кирпичных такелажных магазина для хранения боеприпасов. Большая кузница на 20 горнов для ковки больших якорей и другой амуниции из железа. Флигель брандбойтовый*****.

Здание канцелярии Экипажного департамента, дома караульного офицера и советника, корабельная канцелярия. Все здания располагались в огромном квадрате, огороженном забором, под воротами — башня с колоколом, ударами в который ежедневно оповещалось о начале и конце работы.

С восточной стороны территория отделялась обводным каналом: это был глубокий ров, вырытый от реки Казанки и, обогнув адмиралтейство, впадавший в ту же реку значительно ниже******. От рва отходили закрытые водоемы для засолки (морения) корабельного леса, идущего на обшивку подводной части корпуса судов; весь процесс морения занимал до двух и более лет.

При адмиралтействе организован морской госпиталь*******, который, по мнению современников, был обставлен блестяще: отделения для разных болезней, аптека для приготовления лекарств, водолечебница с ваннами. Перед госпиталем — большой огород для выращивания целебных трав, растений и овощей для госпиталя»[1].

В начале XIX в. комплекс пополнился в результате перенесения на территорию Адмиралтейской слободы пумпового завода********, который заново был выстроен на берегу Казанки. Завод выпускал юфть и пумповую кожу, из которой выделывались манжеты для насосов строящихся кораблей. Английский путешественник петровского времени Джон Белл отмечал, что это была «наилучшая юфть изо всей России. Идет ее много в Ливорну и другие европейские земли, и составляет она знатную часть торговли сей страны»[2].

Кроме пумпового завода, адмиралтейству были переданы и пильные мельницы. До настоящего времени сохранились двухэтажное здание адмиралтейской конторы, построенное по проекту архитектора В. Кафтырева в 1774 г. (ныне ул. К. Маркса, 17)*********, а также малое здание конторы (ул. Б. Красная, 20/6), построенное несколько позже.

Едва успели закончить строительство основных служб, как работа в адмиралтействе «забила ключом», и уже через несколько лет по водам Каспия плавали 15 судов казанской постройки, на одном из которых — «Принцессе Анне» — во время Персидской войны, 18 июля 1722 г. впервые в истории русского флота был поднят генерал-адмиральский флаг.

Строительство речных и морских судов военного и торгового назначения являлось одной из наиболее важных функций адмиралтейской верфи. Более того, оно было целью образования казанской Адмиралтейской слободы.

За 112 лет на воду было спущено около 400 разнообразных судов: 7 больших бомбардировочных кораблей, 12 фрегатов, 1 корвет, 5 бригов, 12 палубных ботов, 2 бригантины, 1 тендер, 12 галиотов, 4 люгера, 1 большой транспорт, 11 обыкновенных транспортов, 10 гетботов, 7 кугоров, 4 эмбенских бота, 8 военных гардкотов, а также огромное количество мелких судов[3].

Петр I лично вникал в процесс постройки судов. Суда, построенные по старым образцам, решено было уничтожить и вновь строить только корабли

---

* Примерно 51 × 17 м.

** Морение — особый способ соления дуба в целях придания ему прочности.

*** Блоковая мастерская — мастерская для изготовления блоков — приспособлений для подъема грузов.

**** Такелажная мастерская — мастерская для изготовления и ремонта корабельного такелажа (снастей): цепей, тросов, канатов.

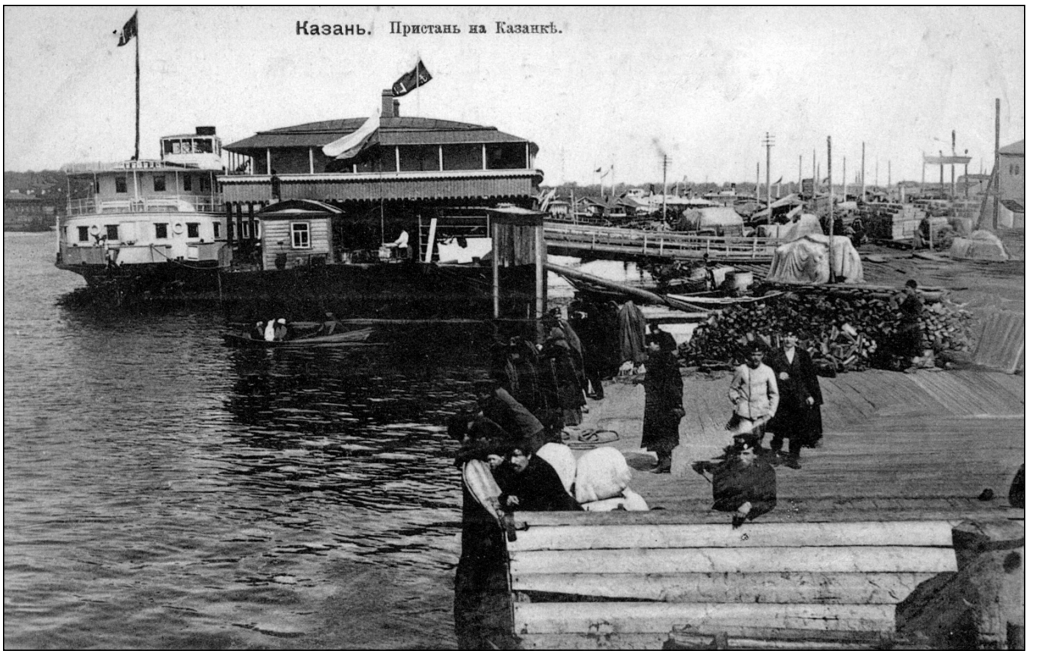
***** Брандбойтовый — противопожарный.

****** Ров был засыпан в середине XIX в., о нем напоминает лишь неглубокий овражек в Саду рыбака.

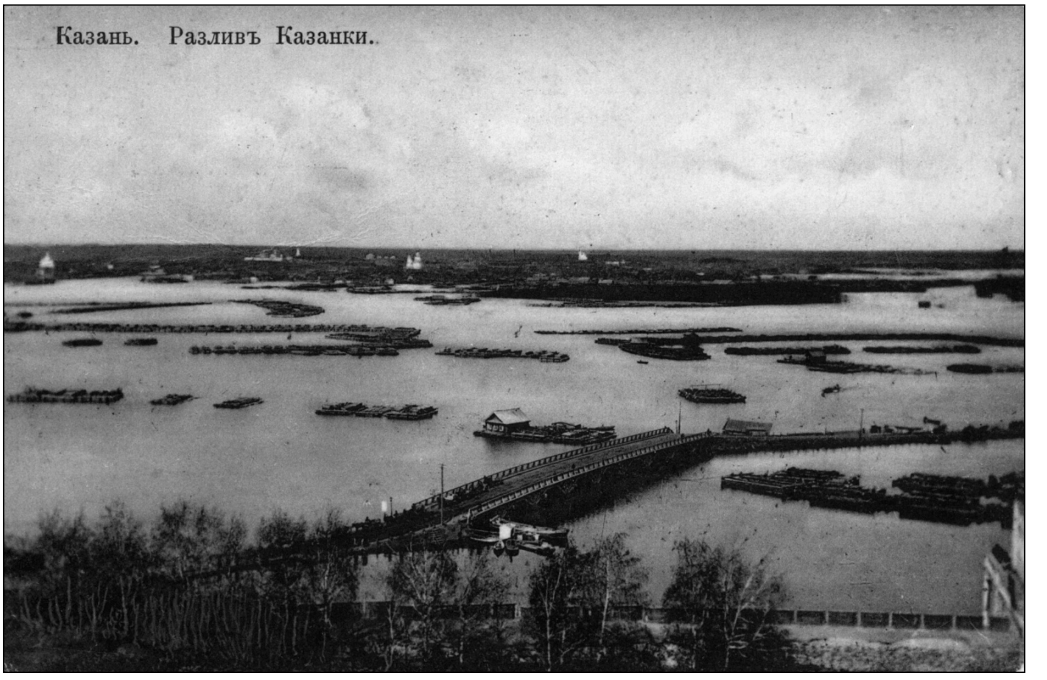
******* На месте госпиталя до сих пор находится больница.

******** Основан был в 1719 г. и первоначально располагался в Суконной слободе; в 1812 г. перенесен в Адмиралтейскую. После упразднения Казанского адмиралтейства продан частным лицам. Ликвидирован во 2-й половине XIX в. В настоящее время на том же месте действует кожевенно-сырьевой завод.

********* В настоящее время в этом здании располагается Кардиологический центр.



Пристань на р. Казанке. Казань, конец XIX — начало XX в.



Разлив р. Казанки. Начало XX в.

новой конструкции, по последнему слову технических достижений, с полной морской оснасткой, чтобы они могли «ходить в Персию, не перегружаясь»[4].

17 ноября 1717 г. был издан указ на имя губернаторов наиболее судоходных губерний — Петербургской, Московской, Казанской и Нижегородской «О неделании судов со скобами» (что считалось технологией отсталой). За нарушение указа грозило суровое наказание: «За первую вину штрафу за каждое судно по 200 рублев, а за другую брать все пожитки (то есть с конфискацией имущества. — *Ю. М.*) и сослать на каторгу на 10 лет»[5].

Суда старой конструкции в некоторых случаях использовали в торговых целях — «для перевозки хлебных и прочих припасов»[6].

В Казанском адмиралтействе, кроме военных, строились и торговые суда. Дело в том, что в петровское время особенно резко возросло торговое и промышленное значение Казани, на которую Петр I смотрел как на главный пункт всей волжской и сибирской торговли[7].

Спуск судов со стапелей Казанского адмиралтейства производился раз в год во время весеннего половодья, в первой половине мая. Событие это всегда было торжественным, сопровождалось музыкой, гуляньями, фейерверком.

Суда казанской постройки сплавлялись в основном по двум главным направлениям: юг — в Астрахань для Каспийского флота; северо-запад — в Петербург для Балтийского флота.

При Петре I начались первые работы по устройству путей сообщения, как сухопутных, так и водных. Стала создаваться обширная система каналов, соединяющих Волгу с Балтикой.

В рассматриваемое время существовало несколько водных систем, соединяющих Волго-Камский воднотранспортный бассейн с Балтикой: Мариинская, Тихвинская, Вышневолоцкая. Из них для нас наибольший интерес представляет Мариинский канал, ибо именно по его водам (реки Волга, Шексна, Ковжа, Вытегра, Свирь, озера Белое, Онежское, Ладожское) и доставлялись суда с грузом с Волги к Петербургу.

Пристани делились на верхние (находящиеся между Петербургом и г. Рыбинском) и низовые (между Рыбинском и Каспийским морем). Караваны, отправлявшиеся от верхних пристаней, достигали Петербурга в одно судоходство; отправлявшиеся же от низовых (к которым относились поволжские пристани) большей частью в пути зимовали. Зимовка была в г. Рыбинске, расположенном на берегу Волги, в месте соединения верхней части реки с низовой.

В царствование Петра I были также начаты работы по соединению Волги с Доном, которыми руководил сначала англичанин Бальи, затем немец Бракель и англичанин Джон Перри, под управлением которого была вырыта часть соединительного канала и построено несколько шлюзов. Проект этого сооружения вызвал большой интерес на Западе: в бумагах Лейбница нашли чертеж, на котором были изображены реки Дон и Волга с их притоками реками Иловлей и Камышинской, соединенные посредством канала[8].

Самый крупный искусственный водный путь, устройство которого было предпринято Петром для соединения Волги с Доном, был Ивановский канал, между Ивановским озером, из которого берет начало Дон, и рекой Шатью, впадающей в Оку.

До 1707 г. было построено 20 каменных шлюзов, но в 1711 г., когда Азов должен был отойти к туркам, работы, на которых было занято 15 тысяч рабочих, были прекращены. Строительство Ивановского канала продолжилось только в начале XIX в. В 1803 г. граф Румянцев поручил генерал-майору Трузсону осмотреть начатый Ивановский канал и составить проекты на возобновление строительства. Трузсон составил смету, в которой рассчитал построение канала за 10 лет[9].

В 1806 г. последовало высочайшее повеление Александра I: «Соединение рек Дона [с Волгой], бывшей еще предметом попечения императора Петра Великого, обращает ныне к существованию своему внимание мое по умножающейся черноморской торговле и по сношению к другим государствам и частным пользам»[10]. В 1807 г.



Казанка в разливе. Начало XX в.

были начаты работы, в течение трех лет было построено только три шлюза, а к 1810 г. все было остановлено. Этот проект был осуществлен только в начале 30-х гг. XX в. постройкой Беломоро-Балтийского канала, соединившего Белое море через Волго-Балтийский водный путь с Балтийским морем и рекой Волгой.

Кроме готовых судов, Казанская губерния отправляла лучший дубовый, вязовый, сосновый, ясеневый лес, бочки и другие изделия «к здешнему адмиралтейству, также к Петербургскому и к Архангельскому порту, к разным пристаням по рекам Вятке, Каме, Волге, Свияге, Шуре...»[11]. Заготовка и доставка леса, судовых снастей и различных принадлежностей судостроения и судоходства в российские порты — третье, не менее важное направление функционирования Казанского адмиралтейства.

С началом Северной войны 1700-1721 гг. в российском кораблестроении наступил новый этап. Центром его становится Санкт-Петербург. Резко возросший спрос на древесину обусловил перенос основной базы лесозаготовок из Воронежского и соседних с ним полустепных районов в Среднее Поволжье, на территорию Казанской губернии. Кроме того, бессистемная вырубка леса в Придонье привела к значительному его истреблению. В результате через пять-шесть лет после начала судостроения на р. Вороне стала ощущаться нехватка многих пород леса*. Зато Среднее Поволжье, в частности Казанская губерния, имело в своих пределах обширнейшие лесные массивы.

Помимо больших лесных пространств, данный регион обладал множеством больших и малых рек — естественными путями доставки материалов к местам постройки судов. Ведать государственными лесозаготовками было поручено казанскому коменданту, впоследствии вице-губернатору, Никите Алферовичу Кудрявцеву, возглавившему Казанскую лесную (с 1722 г. — адмиралтейскую) контору**.

Заготовка корабельного леса проводилась в три этапа: 1-й — поиск деревьев, годных для кораблестроения, 2-й — вырубка, 3-й — вывоз к пристаням.

* Уже в 1702 г. были изданы распоряжения о запрещении рубить годные к кораблестроению леса в центральных уездах, а также в окрестностях Петербурга (см.: Материалы для истории русского флота. – СПб., 1866. – Ч. III. – С. 677, 682).

** С 1722 г. Казанская лесная контора была переименована в Казанскую адмиралтейскую контору, а с 22 августа 1817 г. в правление Низового округа корабельных лесов.

Поиск годных деревьев производили специально обученные люди — «облащики», которые делали это с помощью удара обухом топора о ствол дерева. Рубка деревьев осуществлялась специальной категорией государственных крестьян — «лашманами». Вывозка заготовленных деревьев или кряжей на пристани производилась конными лашманами по специальным сабанным дорогам, прорубленным в лесу. В том случае, если путь шел через небольшие речки или болота, местные жители по указу адмиралтейской конторы должны были строить мосты.

Вот как описывает вывозку леса казанский купец В. И. Гудочкин: «По зимам проезжали через наше село лашманы. Они ездили целыми обозами и возили огромнейшие бревна... 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 киты, лашман!", что значит по-татарски "Гони в отъезд, лашманы!", и лашманский обоз трогался в путь»[12].

На пристанях готовый лес передавался в руки специальных наемных людей — подрядчиков, которые доставляли лес к Казанскому адмиралтейству, где он использовался на строительство или отправлялся в Петербург.

В течение ряда лет практика заготовок «наймом» оставалась неизменной. Несмотря на увеличивавшуюся год от года потребность в лесоматериалах, предписывалось заготавливать и вывозить их силами наемных работников.

Для отправки леса использовали специальных наемных людей, которые назывались «подрядчиками». На это был соответствующий сенатский указ от 27 февраля 1713 г. вице-губернатору Н. А. Кудрявцеву, который должен был готовить «в год дубового леса на три корабля, а готовить и отпускать наймом»[13].

Бывали случаи, когда подрядчиков не хватало и их просили выслать в Казань из столицы: «Не токмо такого многого числа кому везти, и ни малого у нас не подряжаются, и чтоб, Государь, присланы были из Петербурга; а леса на пристанях готовы»[14]. Такое положение можно объяснить опасностью перевозок. Так, 31 мая 1720 г. подрядчик Яков Корсаков просит в письме Петербургское адмиралтейство предоставить ему «солдат полтораста человек»[15].

Работы по заготовке и отправке леса подрядчиками были накладными для казны, так как зачастую те просили весьма высокую оплату: «Только, Государь, отпущены леса не подрядом, понеже подрядчики один выискался, и тот провозу просил от всякого судна по 200 рублев, и такую цену дать не за что»[16].

К тому же не все подрядчики были людьми ответственными. Лес часто пропадал или терялся по дороге. 13 августа 1719 г. Н. А. Кудрявцев писал Петру I: «...есть по Волге, и по Тверце, и по Цне, и по Мете рекам довольно много растерянных лесов и валяются при берегах, а чьих приемов, его ль, Корсакова, или Розанова забору, не ведаю»[17].

Наряду с казенным судостроением процветало и частное. В 1697 г. в целях сохранения лесов для казенных надобностей было признано необходимым запретить частное строительство. Особый царский указ предписывал «стругов и всяких запасов, как снастей, так и лесов, без указа великого государя и без грамот не делать»[18]. В начале же XVIII в. частное строительство судов и заготовка леса еще велись. Сохранилось, например, прошение купца А. Т. Бурашева генерал-прокурору Сената А. А. Вяземскому с просьбой разрешить ему заготовлять строевой лес для постройки семи стопушечных кораблей[19], на что было дано разрешение[20].

Смотря по выгодам и удобству доставки Казанская губерния иногда покупала лес в соседних губерниях, например, в Вятской[21].

В начале XIX в. шла частная торговля «строевым и дровяным лесом, который покупают не только купечество казанское, но и прочие обитающие в нем люди...»[22].

Строительство флота было делом новым для России, и знающих это дело людей остро недоставало. Во время путешествий в Европу Петр I сам на-

нимал специалистов; подобные же поручения давал русским дипломатическим представителям в разных странах. Иностранные специалисты (мастера и подмастерья) являлись техническими руководителями кораблестроения.

В основном из иностранцев состоял офицерский корпус. Так, в 1725 г. из 11 высших чинов было только 3 русских, а из 33 старших офицеров — 14[23]. Мало было хорошо обученных и привычных к морю матросов.

В 1701 г. в Москве для подготовки морских офицеров было основано училище навигационных наук, в 1715 г. в Петербурге — Морская академия. В регламенте об обучении «детей плотничьих и прочих мастеровых людей» предписывал обучать их «грамоте, цифири и... геометрии, дабы потом могли добрыми мастеровыми быть. Для чего особливую школу иметь»[24].

В 1718 г. на основании указа Петра I от 28 февраля 1714 г. в Казанском адмиралтействе и для его нужд была открыта цифирная школа. В школе обучали «наукам, потребным церкви и гражданству», а потому и принимали в нее «дворянских и приказного чина дьячих и подьячих детей»[25].

Преподаватель Казанской духовной академии Д. Можаровский, исходя из того, что в школу принимали и детей новокрещенов, считал, что обучение здесь было направлено на «надежду священства»[26]. Однако казанский историк и краевед Н. Ф. Калинин полагал иначе, считая цифирную школу в Адмиралтейской слободе «первой светской школой Казани»[27]. Главной целью школы была все-таки подготовка «грамотных людей для постройки судов»[28], а дети духовенства должны были обучаться в архиерейском доме[29].

Пятым направлением деятельности Казанского адмиралтейства, из выделенных нами, была заготовка провианта для флота. Проблемой стало, например, соление мяса. Это была поистине «головная боль» на долгие годы не только для Казанской, но и для других губерний России. Несмотря на многоукладность российского сельского хозяйства, животноводство здесь было развито меньше, чем землепашество. Примерно 1/3 крестьянских дворов центральной России в первой четверти XVIII в. вообще не имели никакой скотины[30]. Поэтому поставка мяса из губерний на флот «проходила с частыми задержками, связанными из-за неспособности крестьян вовремя и указанном объеме выполнить задания заготовительных органов»[31].

В 1715 г. Петр I приказал значительную часть мясного провианта на весь заводимый им российский флот готовить в Казани под наблюдением Н. А. Кудрявцева. Последний тяготился этой обязанностью, поскольку ему приходилось постоянно наблюдать за солением свинины, о чем он не имел никакого понятия. «Сей последний раб Твой, прошу и доношу Вашему царскому величеству, служить и работать и отправлять мяса со всем сердцем рад, только в солении мяса ничего не знаю, как быть мясам хорошим; и в сем опасаюсь Вашего царского величества гневу, чтоб того за незнамость мою на мне не взыскал»[32], — говорил в одном из писем Н. А. Кудрявцев царю.

Не зря опасался Кудрявцев. Петербургское адмиралтейство было недовольно солением свинины в Казани, и генерал-адмирал граф Ф. М. Апраксин* низвергал на Кудрявцева выговор за выговором[33].

При Казанском адмиралтействе состоял особый «мясосольный мастер» голландец Класс-Геретсин, который отстаивал свой способ соления и приписывал недовольство Петербургского адмиралтейства интригам петербургского мясосольного мастера[34].

Несмотря на недовольство, Петербургское адмиралтейство не спешило снимать с Казани этой заботы и попрежнему делало заказ в год по 7 тысяч пудов** (112 тонн) мяса, 250 пудов (4 тонны) масла, 125 пудов (2 тонны) сала, 2 500 пудов (40 тонн) сухарей, 500 ведер вина и т. д.[35]

Петр I, приехав в Казань в 1722 г., остался доволен делами в адмиралтействе. Леса рубили, тут же сажали новые, корабли строили, работа шла полным ходом.

В 1829 г. по инициативе командующего Астраханским портом генерал-майора П. Г. Орловского Казанскую адмиралтейскую верфь переместили

* Родной брат первого казанского губернатора П. М. Апраксина.
** 1 пуд равен 16 кг.

поближе к морю — в Астрахань. Ликвидация адмиралтейства была продиктована тем, что суда спускались на воду только раз в год — во время весеннего половодья. Кроме того, значительных издержек и времени требовала проводка судов от Казани к Каспийскому морю.

Однако и после ликвидации адмиралтейской верфи в Казани продолжались заготовка корабельного леса и строительство более мелких судов, преимущественно торгового назначения. Традиции казанских судостроителей сегодня продолжают зеленодольские мастера-корабелы.

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Носов Н. Казанское адмиралтейство — высочайшим указом // Молодежь Татарстана. – 1996. – № 22.
2. Белл Дж. Белевы путешествия чрез Россию в разные азиатские земли. – СПб., 1776. – Ч. 1. – С. 17.
3. Носов Н. Указ. соч.
4. Пинегин М. Казань в ее прошлом и настоящем. – СПб., 1890. – С. 160.
5. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). – СПб., 1830. – Изд. 1-е. – Т. 5. – № 2956. – С. 220.
6. Там же. – № 3345. – С. 815.
7. Фирсов Н. Н. Некоторые черты из истории торгово-промышленной жизни Поволжья. – Казань, 1898. – С. 18.
8. Брикнер А. Г. Иллюстрированная история Петра Великого. – СПб., 1903. – Т. 1. – С. 221.
9. Житков С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период (1798-1898). – СПб., 1900. – С. 63.
10. Там же.
11. НА РТ, ф. 114, оп. 1, д. 223, л. 49 об.
12. Залесский В. Казанские лашманы. – Б. м., б. г. [1910-е гг.] – С. 13-14.
13. ПСЗ. – Т. 5. – № 2647. – С. 15-16.
14. Материалы для истории морского дела при Петре Великом. 1717-1720 (Копии с дел Казанского адмиралтейства) / Сост. Н. А. Попов // Чтения в обществе истории и древностей российских. – 1859. – Кн. 4. – С. 54-56.
15. Там же. – С. 140-141.
16. Там же. – С. 146-147.
17. Там же. – С. 71-73.
18. Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. – М., 1927. – С. 100.
19. Источники по истории Татарстана (XVI-XVIII) / Под ред. С. Х. Алишева. – Казань, 1994. – С. 80.
20. Копии с документов, относящихся к открытию и к первым годам существования Казанского наместничества (1781-1789) // Известия общества археологии, истории и этнографии при Казанском университете. 1902/1903. – Т. XVIII. – Вып. 3. – С. 114.
21. Лаптев М. Материалы для географии и статистики России. Казанская губерния. – СПб., 1861. – С. 292-293.
22. Описание города Казани (начала XIX века) // Известия общества археологии, истории и этнографии при Казанском университете. – 1907. – Т. XXIII. – Вып. 3. – С. 236.
23. Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XVIII веке. – М., 1958. – С. 69.
24. Регламент об управлении Адмиралтейства и верфи и о должностях Коллегии адмиралтейской и прочих всех чинов, при Адмиралтействе обретающихся. – СПб., 1724. – С. 18.
25. Там же.
26. Можаровский Д. Казанская семинария // Православное обозрение. – 1868. – Декабрь. – С. 343-344.
27. Калинин Н. Ф. Казань: Исторический очерк. – Казань, 1955. – С. 68.
28. История Казани / Под ред. А. Х. Халикова. – Казань, 1988. – Кн. 1. – С. 139.
29. Там же.
30. Тихонов Ю. А. Крестьянские хозяйства центральной России первой четверти XVIII в. // История СССР. – М., 1971. – № 4. – С. 173.
31. Дуров И. Г. Питание нижних чинов на кораблях флота Петра Великого // Российский исторический журнал. – 2002. – № 2. – С. 17.
32. Материалы для истории... – С. 73-75.
33. Корсаков Д. А. Из жизни русских деятелей XVIII века. Н. А. Кудрявцев и его потомство. – Казань, 1891. – С. 26.
35. РГАДА, ф. 248, оп. 10, д. 535, л. 19 об.

Фото из личного архива Р. Хайрутдинова.

Юлия Мансурова,
аспирантка КГУ