

УДК 9.908

Куйбышевский (Спасский) Затон: история рабочего поселка (1853-1956 гг.)

Е. А. Бурдин,

*Ульяновский государственный
педагогический университет,
г. Ульяновск, Российская Федерация*

Kuybyshevskiy (Spassky) Zaton: the history of the workers' settlement (1853-1956)

E. A. Burdin,

*Ulyanovsk State Pedagogical University,
Ulyanovsk, the Russian Federation*

Аннотация

В статье рассматривается история поселка городского типа Куйбышевский Затон (Республика Татарстан), на территории которого до сих пор действует ремонтная база флота, являющаяся одним из ведущих промышленных предприятий Камско-Устьинского района. Причем первые судоремонтные мастерские появились в данном районе уже в середине XIX в. Несмотря на этот факт, до настоящего времени история предприятия и возникшего при нем поселка изучена слабо и фрагментарно, то есть масштабные системные исследования не проводились. Цель настоящей статьи – на базе доступного комплекса источников, большинство из которых вводятся в научный оборот впервые, реконструировать историю населенного пункта и судостроительно-судоремонтного предприятия с середины XIX в. до 1956 г., с привлечением более ранних и более поздних сведений. Территориальные рамки работы – в основном, современные Спасский и Камско-Устьинский районы Республики Татарстан. В методологическом плане, для решения цели и задач исследования применялись междисциплинарный подход, а также сравнительный, статистический и проблемно-хронологический методы. В рамках данной статьи, на основе неопубликованных архивных документов, опубликованных статистических сведений, воспоминаний старожилов и уже проведенных исследований предшественников, прослежено зарождение судоремонтного предприятия и сопутствующего ему жилого поселка, их становление, сопровождавшееся периодами подъемов и кризисов. Имеющиеся источники позволяют предположить, что примерным рубежом, когда сравнительно небольшие ремонтные мастерские окончательно превратились в судоремонтно-судостроительный завод, является 1870 г. Показательно, что завод продолжил свою деятельность и в советское время, особенно начиная с 1930 г. В 1953-1955 г. Куйбышевский Затон и судоремонтно-судостроительное предприятие были полностью перенесены из зоны затопления Куйбышевской ГЭС, из левобережного Куйбышевского (ныне Спасского) района на территорию правобережного Камско-Устьинского района.

Abstract

The article deals with the history of the urban-type settlement Kuybyshevskiy Zaton (the Republic of Tatarstan), on the territory of which a navy maintenance base still operates, being one of the leading industrial enterprises of Kamsko-

Ustinsky district. The first ship repairing yards appeared in this area in the mid-19th century. Despite this, until now, the history of the enterprise and the village founded in its territory has been studied insufficiently and partially, major system studies have not been carried out. The purpose of this article is to reconstruct the history of the settlement and the shipbuilding and ship-repairing enterprise from the mid-9th century to 1956, based on available sources, most of which are introduced into scientific discourse for the first time, and using earlier and later information. The territorial framework of the study mainly covers the present-day Spassky and Kamsko-Ustinsky districts of the Republic of Tatarstan. Methodologically, to meet the purpose and objectives of the research, the author used the interdisciplinary approach, as well as comparative, statistical, and chronological methods. Based on unpublished archival documents, published statistical data, reminiscences of old-timers and previously conducted studies of predecessors, the article traces back the establishment of the ship repair facility and the onsite housing settlement and their formation during the periods of rises and crises. The available sources suggest that the approximate landmark, when relatively small ship repairing yards finally turned into a ship-repair and shipbuilding plant, is 1870. It is indicative that the plant continued its activities during the Soviet period as well, especially starting from 1930. In 1953-1955 Kuybyshevskiy Zaton and the ship-repair and shipbuilding enterprise were completely moved from the floodable zone of Kuybyshev Hydroelectric Station, from the left-bank Kuybyshevskiy (now Spassky) district to the territory of the right-bank Kamsko-Ustinsky district.

Ключевые слова

Куйбышевский Затон, водный транспорт, зона затопления, пароход, судоремонтно-судостроительный завод.

Keywords

Kuybyshevskiy Zaton, water transport, floodable zone, steamer, ship-repair and shipbuilding plant.

Современный поселок городского типа Куйбышевский Затон находится на правом берегу Куйбышевского водохранилища, в Камско-Устьинском районе Республики Татарстан (РТ). Однако до 1956 г. он располагался недалеко от нынешнего местоположения, на левом берегу Волги, в Спасском (до 1991 г. Куйбышевском) районе той же республики. Сейчас из прибрежной части Куйбышевского Затона можно увидеть небольшой Железный остров – все, что осталось от прежнего поселения, самое возвышенное место, на котором стояло основное здание судостроительно-судоремонтного завода. Водохранилище пока не размывало его из-за мощных бетонных и кирпичных фундаментов.

Стоит отметить, что Спасский район РТ до сих пор является аграрным. Поэтому Куйбышевский Затон (до 1935 г. Спасский, поэтому при описании истории рабочего поселка до 1935 г. будем именовать его «Спасский Затон», а после – «Куйбышевский Затон»), вплоть до переноса из зоны затопления Куйбышевской ГЭС, был единственным рабочим поселком и флагманом районной промышленности. Он находился на левом берегу Волги близко к устью реки Бездна, примерно в 11 км от административного центра – города Куйбышева (до 1935 г. Спасск). К 1958 г. он тоже был полностью переселен из зоны затопления на современное место – по прямой на 23 км к западу, рядом с селом Болгары. В 1991 г. новый Куйбышев переименовали в Болгар. Но если бывшее место Куйбышева (Спасска) затоплено менее чем наполовину, то рабочий поселок – почти полностью.

Самые ранние письменные источники о Спасском Затоне хранятся в Российском государственном историческом архиве (РГИА, г. Санкт-Петербург). В других архивах пока не удалось обнаружить сколько-нибудь существенную информацию о нем. Вероятно, причины этого – перенос населенного пункта на другое место, во время которого значительная часть письменных источников была утрачена, и наличие промышленного предприятия, все документы которого передавались в соответствующие ведомства. Поэтому часть источников по истории Спасского Затона оказалась

в РГИА, в фонде пароходного общества «Кавказ и Меркурий» (сведения о нем охватывают период с 1852 по 1898 г.), а также в небольшом объеме отложились в других фондах того же архива. В данной ситуации существенным подспорьем оказались источники личного происхождения – мемуары и устные воспоминания старожилов, последние из которых были записаны автором статьи и местными краеведами в 2016-2019 гг. Также большую пользу принесли карты и фотографии, которые помогли представить Куйбышевский Затон и его окрестности до 1956 г.

Весьма скромную историографию заявленной темы можно разделить на два периода: советский и постсоветский. К первому относятся статья Л. Н. Фурера и монография И. А. Шубина. Несмотря на довольно-таки обширный фактологический и статистический материал Л. Н. Фурера, в силу ограниченности объема и хронологии (вторая половина XIX в.) доклада и односторонней подачи информации (упор делался на положение рабочих в поселке и классовую борьбу), история Спасского Затона не получила должного освещения. В монографии И. А. Шубина содержится еще меньше сведений и дается лишь краткий обзор деятельности завода общества «Кавказ и Меркурий» в рабочем поселке в течение второй половины XIX в. Не появилось полноценных исторических трудов по истории Куйбышевского (Спасского) Затона и в постсоветский период. Научно-популярный очерк Е. В. Липакова о Спасском Затоне, хотя и претендует на полный временной охват истории поселка, однако содержит лишь отрывочную информацию о нем. Публицистическая статья Н. В. Марянина посвящена в основном пароходам, построенным на заводе Спасского Затона в XIX в. В публикациях В. М. Арсентьева и А. А. Халина приводятся лишь фрагментарные общие сведения о пароходстве на Волге в середине XIX – начале XX в. и работе судостроительного предприятия в Спасском Затоне. Поэтому данная статья призвана ликвидировать отмеченные историографические пробелы.

Переходя непосредственно к водному транспорту и связанному с ним судостроительству на Волге и Каме, напомним, что величайшая река Европы с глубокой древности являлась крупной транспортной магистралью, особенно в летнее время. Так, в начале XIX в. (1825 г.) около 80 % судов и 70 % стоимости товаров приходилось именно на Волгу¹.

Не вдаваясь в подробное описание истории волжского пароходства, отметим, что строительство и эксплуатация кораблей подобного типа начались в первой половине XIX в., а с 1815 по 1842 г. со стапелей было спущено всего лишь 16 пароходов². Этот процесс активизировался в 1842 г., когда в Петербурге появилось промышленное общество «Пароходное общество на Волге». Его первый буксирный пароход «Волга», сделанный в Голландии, совершил рейс из Самары в Рыбинск 15 мая 1846 г.³ В итоге в Поволжье была создана целая отрасль промышленности фабрично-заводского типа – пароходостроительная. К числу ведущих факторов создания и развития указанной промышленности в регионе следует отнести следующие: 1) традиционное движение больших товарных потоков по крупным рекам, особенно Волге и Каме; 2) тесные экономические, социальные и культурные связи различных территорий России и регионов Волжского бассейна; 3) постоянно нарастающий спрос на пароходы; 4) наличие рабочей силы; 5) удобное географическое положение предприятий (как правило, в затонах); 6) существование удобных мест для селитбы, для производства и стоянки судов, обилие необходимых биоресурсов.

Конечно же, для бурно развивающихся водного транспорта и перевозок на Волге и Каме требовались не только судостроительные заводы и ремонтные мастерские, но и места, в которых кораблям можно было перезимовать. Действительно, с появлением пароходов и постройкой более долговечных судов непарового типа возникла

потребность в их ремонте и техническом обслуживании, чего не было в условиях сплавного судоходства⁴.

В результате появились так называемые «затоны» – по сути дела гавани, в которые корабли после окончания навигации ставили на стоянку до следующего сезона. Они были достаточно глубокими для судового хода, вместительными и хорошо защищали корабли от льда, в т. ч. от весеннего ледохода. Кроме того, в поселках при них, помимо основного населения, могли временно проживать капитаны и команды с семьями. В Большом энциклопедическом словаре затон определяется как «естественная или искусственная речная акватория для отстоя и ремонта судов, защищенная от течения и ледохода»⁵. То есть затон – это всегда залив и селение, а также пристань. Иногда при затомах имелись временные или постоянные мастерские для ремонта судов и даже судостроительные предприятия. Они приносили немалую пользу и близлежащей округе, т.к. помимо рабочих мест для незанятого в аграрной сфере населения, могли делать и ремонтировать различные сельскохозяйственные орудия и машины⁶.

По состоянию на 1906 г. на Волге находился 51 затон, на Каме – 27⁷. В пределах современного Куйбышевского водохранилища насчитывалось 10 затонов (сейчас – 3)⁸. Однако в середине XIX в. существовал дефицит таких стоянок. Поэтому один из учредителей компании «Меркурий» В. В. Скрипицын во время поездки по Волге в 1852 г. обратил внимание на местность под названием «Спасский затон», находившуюся в 15 верстах (16 км. – Е. Б.) ниже устья Камы (Спасский уезд Казанский губернии)⁹. После возвращения, на собрании правления он предложил арендовать землю и устроить там зимовку и мастерские. Скорее всего, первые люди прибыли сюда уже в 1853 г., поэтому основание будущего рабочего поселка предположительно можно отнести именно к этому году.

Арендаторы серьезно взялись за дело и за несколько лет фактически с нуля построили большой рабочий поселок и неплохо оборудованные мастерские. Их первым заведующим был инженер-механик Абросов¹⁰.

Механические заведения (мастерские) сначала ремонтировали и модернизировали старые суда, а позже на них производились сборка и строительство новых пароходов, масштабы которых зависели от капиталов общества «Кавказ и Меркурий» и общеэкономической ситуации. Приобретенные в Англии, Бельгии и Швеции паровые корабли доставляли в Петербург и затем в разобранном виде сплавливали в Спасский Затон, где их собирали¹¹.



*Куйбышевский Затон.
1930-е гг.*

Kuybyshevskiy Zaton. 1930s.

В 1856 г. в Затоне построили четыре новых баржи длиной около 85 м каждая, а в 1857-1858 гг. должны были сделать новые железные корпуса для двух 120-сильных пароходов «Адашев» и «Сильвестр», а также для парохода «Лоцман»¹². Кроме того, отдельно от навигации 1856 г. шли расходы на финальные отделки пароходов «Сусанин» и «Православный» (на втором еще и установка машины) – 20 853 руб. 91 коп., переделку старого корпуса парохода «Православный» в баржу – 829 руб. 75 коп. и т. д. (всего – 33 293 руб. 66 коп.)¹³.

Спасский Затон еще только начинал обустраиваться, и администрация компании вкладывала значительные средства в техническое оснащение мастерских и строительство жилых и промышленных зданий. Так, в 1856 г. с этой целью здесь было потрачено 19 958 руб. 42 коп.¹⁴ Главным направлением считались изготовление/доставка и установка производственных приспособлений: вагранной печи на 50 пудов (890 кг. – Е. Б.) чугуна с каменным сушильным горном и медно-плавильной печью (литейная мастерская), четырех станков – винторезного, токарного и двух сверлильных (слесарная) (еще три станка находились «в отделке»), приводных валов от машины для станков, двух вентиляторов для кузницы и литейной, и, наконец, паровой машины Выксунского завода (всего 6 354 руб. 30 коп.)¹⁵. Вторым по значимости направлением деятельности было возведение различных сооружений. Все строения мастерских огородили забором, возвели двухэтажное деревянное здание для конторы и чертежной с помещением внизу для сторожей и пожарных инструментов, деревянный амбар с железной крышей для хранения железа, деревянный корабельный сарай для сборки железных пароходных корпусов и три лесных сарая (всего на сумму 2 621 руб. 42 коп.). В этом же году к жилым зданиям для служащих дополнительно соорудили два деревянных двухэтажных дома с железными крышами, один деревянный одноэтажный с мезонином, закончили конный двор, при строениях были сделаны погреба и вырыты колодцы, возведен деревянный хлебный амбар и заложен каменный фундамент новой казармы для рабочих (на 10 047 руб. 26 коп.). Кроме того, на устройство набережной израсходовали 935 руб. 44 коп.¹⁶

Все вышеуказанные расходы 1856 г. (отделка пароходов, ремонт старых судов и строительство новых, покупка и установка оборудования, сооружение жилых и промышленных зданий и т. д.) составили более 50 000 руб.

В первые годы существования Спасского Затона правление пароходного общества пыталось найти оптимальный формат его работы. Для этого привлекались высококлассные внешние специалисты. Так, весной 1857 г., воспользовавшись поездкой на Волгу инженер-полковника К. И. Марченко, руководство компании просило его осмотреть затон и дать заключение как о настоящем положении, так и перспективах предприятия. По мнению проверяющего, механические мастерские Затона следовало привести в такое положение, чтобы при расширении круга деятельности общества они могли выполнять все работы по ремонту и профилактике машин пароходов¹⁷. На них в 1857 г. предполагалось выделить до 35 000 руб. Весной 1858 г. отмечалось, что мастерские укомплектованы достаточно, а также выписаны из-за границы новое оборудование и станки¹⁸. В этом же году из Англии поступили: один сверлильный, три строгальных и три токарных станка, газовый аппарат, инструмент для сверления цилиндров и паровой молот¹⁹.

В 1858 г. Спасский Затон проинспектировал знаменитый П. П. Мельников, ученый-механик и инженер, один из директоров пароходной компании, впоследствии первый министр путей сообщения России (1865-1869). Он отметил: «В настоящее время затон представляет поселение до 600 человек, помещенных в домах, устроенных на счет общества; фабрика доведена до той же степени, что на ней

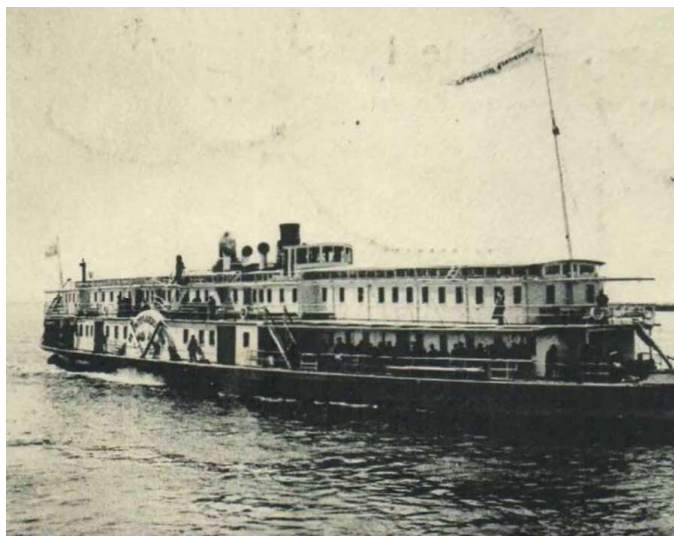
в последнее время устроены совершенно удовлетворительно железные корпуса для четырех пароходов; самые пароходы отделаны; устраивается несколько паровых машин и механических орудий для потребности самой фабрики, и при некоторых приспособлениях могут быть делаемы новые пароходы весьма больших размеров» (орфография исправлена. – Е. Б.)²⁰. П. П. Мельников предлагал руководству общества расширить деятельность мастерских, складировать в затоне запасы железа и начать здесь строительство пароходов.

В 1859 г. на устройство Спасского Затона было ассигновано до 58 000 руб. На эти средства планировалось построить трехэтажное каменное здание для слесарной, модельной (чертежной) и сборной мастерских (30 000 руб.), двухэтажную деревянную гостиницу для размещения значительного числа ожидаемых иностранных мастеров для наблюдения за сборкой и отделкой пароходов, а также для пассажиров пароходов Астраханской и Пермской линий (8 000 руб.)²¹. Планировалось, что в течение июня-июля этого года из-за границы в Петербург будут приходить пароходы мощностью 1 010 сил для работы в Каспии, которые переправят в Спасский Затон для сборки и отделки²². В начале 1860-х гг. мастерские были оборудованы тремя паровыми молотами и паровой лесопильней. В кузнице находилось 23 горна²³.

Один из самых первых построенных в Затоне пароходов (1860 г.) – это грузо-пассажирское (иногда применяется термин «товарно-пассажирское») судно «Спасский Затон», в 1890 г. капитально отремонтированное и переоборудованное в пассажирский пароход «Цесаревич Николай»²⁴.

В 1850-1860-е гг. большая часть пароходов, общества «Кавказ и Меркурий» зимовала в Спасском Затоне, что сокращало расходы на присмотр и ремонт²⁵. Судя по всему, эта практика имела место и в дальнейшем.

Помимо запасных частей для пароходов здесь выпускали чугунные изделия для Волго-Донской железной дороги и другие детали, а также плуги и медную и стальную посуду. Общая сумма произведенных работ к началу 1860-х гг. составляла более 200 тыс. руб.²⁶ Однако в это время финансовое положение компании «Кавказ и Меркурий» ухудшилось. В 1863 г. в Спасском Затоне была продана часть инструментов и машин, запасы сырья не пополнялись, некоторые здания сдавались в аренду, а рабочие увольнялись²⁷. Перестали строить новые пароходы, и в 1860-е гг. (после 1862 г.) персонал мастерских занимался только ремонтом, сборкой и отделкой



*Пароход «Император
Александр II».*

*Steamer "Emperor
Alexander II".*

уже изготовленных судов. Вместе с тем стоит отметить, что сборка порой носила сложный характер, требовавший высокой квалификации инженерного и рабочего персонала. Например, зимой 1869-1870 гг. в Затоне, с использованием новейших технологий, был собран самый большой на то время и первый на Волге речной пароход американского типа для грузопассажирских перевозок «Император Александр II» мощностью 1 200 индикаторных сил²⁸. Корпус, машину и все необходимые приспособления произвели в Бельгии, а затем в разобранном виде доставили в Россию. Показательно, что во время сборки парохода в мастерских Спасского Затона в конструкции некоторых механизмов были сделаны улучшения. Судно отличалось не только большими размерами, но и богатством убранства и роскошной отделкой. Оно стало первым из двухпалубных волжских пароходов, которые позднее вытеснили однопалубные пассажирские и буксиро-пассажирские пароходы. Верой и правдой он служил 52 года, и в 1922 г. его списали²⁹.

Члены правления общества гордились новым судном, поэтому в отчете за 1870 г. особо отмечалось: «В постройке его соединены все современные усовершенствования. Величиною он превосходит существовавшие до сего времени на Волге пароходы и отличается от них по конструкции. Весь трюм, где устраивались каюты для пассажиров, предназначен для грузов, вся первая палуба образует две огромные комнаты для пассажиров третьего класса, которых может там поместиться до тысячи человек; для пассажиров 1 и 2 классов каюты и два обеденных зала устраиваются во втором этаже»³⁰. Пароход плавал на пассажирской линии Нижний Новгород – Астрахань.

Успешная эксплуатация парохода «Император Александр II» способствовала активизации судостроения на Волге, переживавшего подъем после кризиса 1860-х гг. Уже одновременно с его сборкой началась постройка новых корабельных котлов. В 1870 г. Спасский Затон возобновил сооружение новых судов и полную модернизацию буксирных пароходов в товаро-пассажирские типа «Александр Невский», «Дмитрий Донской», «Екатерина II» и «Петр Великий» (по американским образцам)³¹. Через три года здесь стали заниматься постепенной и систематической переделкой на судах компании прежних устаревших машин низкого давления на машины Compound.

Вероятно, 1870 г. можно считать приблизительным рубежом, который отделяет мелкое и среднее производство и ремонтные работы в Спасском Затоне от заводского. Как известно, завод – это крупное промышленное предприятие с механизированными процессами производства (изготавливающее преимущественно средства производства, в данном случае средства перемещения грузов и пассажиров). Небольшие ремонтные мастерские, расширявшиеся по мере увеличения флота компании, постепенно превратились в судоремонтно-судостроительный завод. Отсутствие репрезентативного массива источников затрудняет более точное определение вышеуказанного рубежа.

В 1880-е гг. из-за выросшей конкуренции общество «Кавказ и Меркурий» ушло с Камы и сконцентрировалось только на Волге. Оно активно строило новые паровые корабли, в основном грузопассажирские и пассажирские. Продолжалась постройка судов и в Спасском Затоне. Так, в 1880 г. здесь был создан товаро-пассажирский пароход американской системы «Иоанн Грозный» (впоследствии «Великий князь Владимир») мощностью 780 сил³². В 1882 г. в Затоне собрали пассажирский пароход с машиной в 1 500 сил, сделанной на заводе «Эльдер и Ко» в Англии³³. Судно называли «Фельдмаршал Суворов», и оно долго считалось лучшим кораблем подобного типа на Волге. Его максимальная пассажировместимость на 1897 г. – 1 200 пассажиров (наибольшая для волжских судов того времени)³⁴.



Пароход «Фельдмаршал
Суворов».

Steamer "Field-Marshal
Suvorov".

Несмотря на отсутствие полного комплекса достоверных источников, можно предположить, что с 1850-х гг. и до 1918 г. на судостроительно-судоремонтном предприятии Спасского Затона собрали или построили несколько десятков пароходов различного типа (не считая полностью или частично модернизированных), из которых выделялись «Император Александр II» и «Фельдмаршал Суворов». По подсчетам Е. В. Липакова, за период с 1876 по 1913 г. на заводе было создано 18 пароходов³⁵. Более 70 судов прошли капитальный ремонт³⁶. В этот период предприятие вполне оправдывало репутацию образцовых и хорошо технически оснащенных³⁷. Не случайно на Всероссийской торгово-промышленной выставке 1896 г. в Нижнем Новгороде общество «Кавказ и Меркурий» получило высшую награду за судостроительную деятельность – государственный герб, который имело право изображать на своих кораблях³⁸.

По мнению И. А. Шубина, к достоинствам пароходов, построенных заводом в Спасском Затоне, следовало отнести их значительную грузоподъемность при сравнительно малой осадке (по этому параметру с ними могли сравняться только плоскодонные пароходы компании А. А. Зевеке. А единственным недостатком была некоторая дороговизна строительных работ, вследствие чего в позднейшие годы общество прекратило собственную постройку новых судов, заказывая их на стороне (завод только ремонтировал зимующие суда)³⁹. Показательно, что обычно пароходы, сделанные в Затоне, впоследствии проходили модернизацию здесь же.

Со временем работа предприятия стала приносить доход. Так, в 1863 г. была получена прибыль в размере 1 848 руб. 21 коп. (0,12 % от всего прихода общества за 1863 г.)⁴⁰. Правление засвидетельствовало, что произведенные в Спасском Затоне работы отличались не только умеренностью цены по сравнению с другими заводами, но и хорошим качеством. Пример тому – построенный в 1862 г. пароход «Пермяк», который успешно перевозил как грузы, так и пассажиров. В то же время отмечалось, что затраченный на Спасский Затон капитал не увеличивается, а уменьшается в результате расхода прежних запасов и продажи ненужных инструментов и машин (вероятно, по цене ниже их реальной стоимости. – Е. Б.)⁴¹. Имеющаяся информация о прибылях, приносимых мастерскими в 1863-1869 гг., свидетельствует о том, что максимальные доходы были получены в 1865, 1867 и 1868 гг. – соответственно, 13 928, 11 079 и 8 426 руб. Наименьшие – в 1869 (1 684 руб.) и 1863 гг. (1 848 руб. 21 коп.)⁴². Всего за семь лет прибыль составила 50 544 руб. 21 коп., или в среднем около 7 220 руб. в год. В это время постройка пароходов оказалась нерентабельной, и после ее прекращения предприятие стало приносить прибыль. История Затона показывает, что производство, сборка, ремонт судов и их масштабы в итоге зависели

от рентабельности. В этом смысле судостроительный и судоремонтный завод чутко реагировал на запросы рынка и рыночные циклы (кризис, депрессия, подъем).

Отрывочные архивные сведения не дают возможности представить полную детальную картину расходов на обустройство Затона во второй половине XIX – начале XX в. Есть информация, что только по состоянию на 1868 г. общество «Кавказ и Меркурий» всего потратило на него около 1 млн руб. – огромные по тем временам средства (по нашим подсчетам, более 80 млрд руб. в современных ценах, или 28,6 % от дохода бюджета Республики Татарстан за 2018 г.)⁴³. И это без учета последующих расходов – с 1869 по 1918 г., т. е. почти на протяжении 50 лет. Можно предположить, что в конечном итоге они составили несколько миллионов рублей в дореволюционных ценах.

Главной проблемой в работе Спасского Затона в 1850-1860-е гг. был дефицит: сырья, топлива, жилья и квалифицированных технических специалистов, которые не всегда хотели переезжать в красивое, но недостаточно обжитое место. Недостаток последних ощущался здесь значительно сильнее, чем на других подобных предприятиях Поволжья⁴⁴. Спасский уезд Казанской губернии традиционно являлся сельскохозяйственной провинцией. Местные поселения, особенно в начальный период существования Затона, не могли дать даже простых рабочих. Поэтому в 1858 г. пароходная компания командировала мастера из Спасского Затона в Петербург для найма 13 технических специалистов. Но и там услуги предлагали преимущественно иностранцы, требовавшие высокую зарплату (50-60 руб. в месяц). В итоге правление общества приняло решение ограничиться меньшим количеством рабочих для мастерских Затона и нанять недостающих специалистов из числа русских с меньшим содержанием⁴⁵.

Сборкой закупленных за рубежом пароходов сначала руководили иностранные инженеры – Дж. Браун и К. Свон из Великобритании и Ж. Бастен и Я. Жансен из Бельгии (с завода компании «Коккериль»)⁴⁶. Но уже вскоре этот процесс возглавил инженер-механик А. И. Зарубин, а хозяйственной стороной дела занялся Д. Р. Остафьев. П. П. Мельников так оценил их труд: «Все, что я видел в затоне, вменяет мне в обязанность засвидетельствовать перед правлением о заслугах по устройству затона по экономической части Д. Р. Остафьева, а по технической – А. Н. Зарубина, которые выказали знания каждый своего дела с любовью, деятельностью, заслуживающей полной признательности правления» (орфография выправлена. – Е. Б.)⁴⁷. Что касается руководителей высшего звена, то остается добавить, что техническим руководителем судостроительного завода в Спасском Затоне более 30 лет был А. Л. Декенз, после этого, в 1920-е гг. работавший в Волжском государственном пароходстве⁴⁸.

Естественно, основную массу сотрудников Затона составляли рабочие. В разных источниках их количество в 1859-1860 гг. колеблется от 717 до 3-5 тыс.⁴⁹ Возможно, такой разброс объясняется различной производственной активностью (в т. ч. в зависимости от сезона), а также недостоверностью статистической информации. А. Н. Фурер писал: «Зимой и осенью рабочих в затоне было больше, чем весной и летом, когда шла навигация. В мастерских работало до 50 женщин, главным образом поденщицами. Оплачивались они ниже мужчин (на 10 коп.). Рабочие были, в основном, русские... Управленческий аппарат состоял из управляющего, инженера-механика, бухгалтера, смотрителя затона, трех конторщиков и смотрителя пристани. Находились при затоне доктор и фельдшер. Условия работы были тяжелыми. Рабочий день продолжался с 5 часов утра до 7 часов вечера, с перерывами на еду...»⁵⁰.

Кроме производственных и жилых зданий и сооружений, в Спасском Затоне со временем появлялись и другие строения. Конечно же, значительное количество в основном православных жителей не могло обходиться без храма. И в 1861 г. на средства общества «Кавказ и Меркурий» возвели деревянную теплую однопрестольную церковь во имя святителя Николая Чудотворца⁵¹.

Несколько позже храма, в 1867 г., здесь, опять же на средства пароходной компании, открыли школу⁵². Первые годы учителями там являлись священник и псаломщик. С 1878 г. школа стала земской, но в 1883 г. ее вновь взяло на свое содержание общество «Кавказ и Меркурий». Она оставалась частной до 1917 г.

Отмечу, что Спасский Затон несколько раз посещали знаменитые люди. В 1857 г., во время возвращения из военной службы в Оренбургском крае на пароходе «Князь Пожарский», здесь побывал известный украинский поэт и мыслитель Т. Г. Шевченко, написавший о нем такие строки: «Это зимняя стоянка пароходов Меркуриевской компании. Здесь устроены мастерские, квартиры для капитанов, помещение для мастеровых, школа и кабак. Местность прекрасная, окруженная молодыми дубовыми рощами, несмотря на холодную погоду, в рощах сохранилась свежая зелень и некоторые цветы, из которых я набрал маленький букет...»⁵³.

В 1866 г. Спасский Затон, проездом из Казани (на пароходе) в Спасский уезд, посетили цесаревич Александр (будущий царь Александр III) и его брат, великий князь Владимир. Сохранились воспоминания очевидца этого события: «Пробыв два дня в Казани, их высочества прибыли на пароходе общества “Самолет” “Поспешном” 23-го числа (августа, по старому стилю. – Е. Б.) в Спасский Затон и вышли на пароходной пристани «Кавказ и Меркурий», иллюминированной фонариками. Все дома Спасского Затона были разукрашены разноцветными фонарями...» (орфография выправлена. – Е. Б.)⁵⁴. 10 июля (по старому стилю. – Е. Б.) 1870 г. в Затон нанес визит великий князь Константин Николаевич – младший брат царя Александра II, генерал-адмирал, сыгравший большую роль в либеральных реформах⁵⁵.

Советский период истории Спасского (Куйбышевского) Затона отражают еще более отрывочные сведения, чем до этого. Так же, как и раньше, он испытывал то кризис, то подъем. После 1917 г. судостроительно-судоремонтный завод был национализирован. В эпоху НЭПа в Затоне, как и раньше, зимовали десятки судов, производились ремонтные работы⁵⁶. Однако в 1929 г. власти, по инициативе инженера г. Н. Иосифовича, остановили и ликвидировали предприятие. Упорное сопротивление коллектива и профсоюзной организации данному процессу ни к чему не привели. В результате самое ценное оборудование рабочие смазали маслом, погрузили в трюм баржи и затопили. Вероятно, почти весь персонал разъехался в другие места, а часть жилых домов разобрали и вывезли⁵⁷.

История Спасского Затона могла на этом и закончиться, но в 1930 г. судостроительно-судоремонтный завод вновь открыли под названием «Красный котельщик»⁵⁸. Пришлось поднимать затопленную баржу, везти силовое и теплотехническое оборудование и несколько металлорежущих станков. На предприятие вернулось и большинство рабочих. В течение небольшого срока заводу удалось наладить работу, причем его передали из Татметаллотреста в Наркомат речного флота, позже переименованный в Министерство речного флота. Приведу краткое описание деятельности предприятия в 1932 г.: «В Куйбышевский затон в 1932 г. вместо 116 судов по плану на зимовку встали 305 судов. Партийная организация затона призвала коммунистов и всех рабочих отремонтировать суда в срок. 3 180 человек (86 % всего коллектива) вступили в социалистическое соревнование, а 2 770 человек (77 %) стали ударниками. В затоне было организовано 159 хозрасчетных бригад. Лучшие из них возглавляли Ф. Коновалов, И. Дегтярев, А. Савин, П. Хлопин,



Входные ворота на завод в механический цех. 1940-е гг.

The plant entry gate to the machine shop. 1940s.

Т. Носенко. Производительность труда возросла на 17,1 %. В результате ремонт был закончен досрочно. Куйбышевский затон завоевал переходящий вымпел и получил звание лучшего затона»⁵⁹. Данный фрагмент отражает не столько хозяйственную деятельность, сколько идеологические пропаганду и терминологию того времени.

С начала 1930-х гг. судостроительно-судоремонтный завод занимался в основном ремонтом и строительством судов, а также выполнял заказы машиностроительных и сельскохозяйственных предприятий. Кроме того, здесь делали гидравлические домкраты, запасные части к тракторам, комбайнам, плугам и сеялкам, культиваторы и листопркатные вальцы. По примерным подсчетам, в 1933-1957 гг. в Спасском (Куйбышевском) Затоне построили пять буксирных пароходов, 15 плавучих кранов, две сухогрузные баржи, 42 корпуса под плавучие краны, четыре шаланды, семь барж-площадок, 12 паровых котлов, а также капитально отремонтировали 28 самоходных судов, сухогрузных и нефтеналивных барж⁶⁰. В 1935 г. Завод «Красный котельщик» был переименован в Завод имени Куйбышева.

Перед Великой Отечественной войной Куйбышевский Затон стал крупной базой нефтеналивного флота. Здесь зимовали и ремонтировались нефтеналивные баржи и буксиры, а их экипажи с семьями жили в рабочем поселке. Летом же они плавали от г. Баку (ныне Азербайджанская Республика) до гг. Архангельск, Ленинград (ныне Санкт-Петербург), Пермь и Петрозаводск⁶¹.

В годы Великой Отечественной войны судостроительно-судоремонтный завод работал в три смены. Рабочие, в основном женщины, подростки и старики, выполняли военные заказы – делали корпуса для бомб, строили бронекатера, переоборудовали пять пароходов в канонерские лодки (боевые речные корабли), а также ремонтировали их после боев под Сталинградом, и т. д.⁶² На фронт было мобилизовано 846 человек, из которых домой вернулись меньше половины. Три уроженца Затона стали Героями Советского Союза – А. М. Беркутов, С. П. Спирьков и М. А. Чирков⁶³. После окончания войны судостроительно-судоремонтное предприятие ремонтировало поврежденные корабли, строило сухогрузы (транспортные речные суда) и делало паровые котлы⁶⁴.

Но трудные времена для Куйбышевского Затона не закончились. 30 июня 1949 г. Совет Министров СССР принял постановление № 2826-1180 о сооружении Куйбышевского гидроузла⁶⁵. Рабочий поселок наряду со многими другими населенными пунктами по Волге попал в зону затопления, и к 1956 г. его должны были перенести на новое место.

Большой интерес в данном аспекте представляют списки переселенцев Куйбышевского Затона (или, как указано в документе, Затона им. Куйбышева) из зоны затопления Куйбышевского района за 1952-1955 гг. Всего в нем насчитывается 680 семей, точнее, их глав⁶⁶. Получается, что примерное количество населения поселка составляло 2 380 человек (если брать среднюю численность городской семьи в 3,5 человека). В списке указаны организации, на имущество и здания которых составляли оценочные акты – аптека № 115, баки Куйбышевской нефтебазы, Живобъединение Затона им. Куйбышева, поселковый Совет, начальная и средняя школы, артель «Общий труд» (пошивочная мастерская), а также жилые дома и другие постройки. Из этого источника известны и названия улиц рабочего поселка: 8 марта, Березовая Грива, Больничная, Большая Минеевка, Гвардейская, Дачная, Заводская, Заовражная, Кладбищенская, Красноармейская, Кривая, Куйбышева, Луговая, Малая Минеевка, Набережная, Нагаева, Национальная, Новая Жизнь, Октябрьская, Партизанская, Первомайская, Песчаная, Пролетарская, Рабочая, Сборная, Светлая, Советская и Ударная (всего 28).

Самыми распространенными фамилиями жителей Затона были следующие: Баландины, Князевы, Лаврентьевы, Макаровы, Осягины, Семеновы, Спирьковы, Тихановы (иногда писали «Тихонов (а)»), Филипповы, Шишкины и др.

Переселение шло трудно, и люди часто долго не могли выбрать новое место жительства. Об этом говорит тот факт, что в списке переселенцев далеко не всегда было указано, куда планировала уехать данная семья. Из 680 семей 215, или около трети (31,6 %), выбрали переезд не в новый рабочий поселок Куйбышевский Затон, а в другие населенные пункты, в т. ч. за пределы района. Из них 155 (72,1 %) уехали в райцентр г. Болгар, 37 (17,2 %) – в с. Алексеевское (РТ), 10 (4,7 %) – в г. Казань, 9 (4,2 %) – в с. Кирельское (Камско-Устьинский район РТ), 5 (2,3 %) – в п. г. т. Белый Городок (Тверская область) и т. д. (все названия населенных пунктов даны по современному административно-территориальному делению).

Единичные семьи (всего 19) переехали в другие регионы СССР – п. г. т. Аркуль (Кировская область), г. Астрахань, г. Баку (ныне Азербайджанская Республика), г. Волгоград, с. Жигули (Самарская область), п. Красные Горки (Нижегородская область), г. Москва, п. (пристань) Поджабный (затон, Самарская область), г. Самара, г. Сарапул (Удмуртская Республика). Часть бывших жителей старого Затона уехала в поселения в пределах Республики Татарстан, как в Спасском районе (с. Антоновка, с. Бураково, с. Екатериновка, п. КИМ, с. Кожаевка, п. Коминтерн, с. Красная Слобода, с. Куралово, с. Никольское, с. Порфировка (ныне не существует), п. Приволжский, с. Щербеть) – 16 семей, так и за его пределами (п. г. т. Васильево (Зеленодольский район), г. Зеленодольск, п. г. т. Камское Устье, с. Кирельское (Камско-Устьинский район), г. Лаишево, с. Салманы (Алькеевский район), с. Сюкеево (Камско-Устьинский район), г. Тетюши, г. Чистополь) – 8 семей. Налицо большой географический разброс переселенцев из Куйбышевского Затона, а также стремление их значительной части и дальше работать на судостроительных и судоремонтных заводах.

Остальные 465 семей из списка эвакуировались на новую селитебную площадку примерно в шести км к северу от старого места (сравнительно недалеко) – новый рабочий поселок Куйбышевский Затон – на правом берегу Куйбышевского водохранилища, в современном Камско-Устьинском районе. Решение о перебазировании завода и поселка на противоположный берег Волги, в район с. Кирельское, было принято Министерством речного флота, и в мае 1954 г. началась подготовка к этому процессу⁶⁷. Переселение жителей и перенос строений и сооружений из зоны затопления Куйбышевской ГЭС шли по отработанной схеме, поэтому останавливаться

на них мы не будем. Отметим только, что домовладельцы Затона, за редким исключением (например, в случае если дом перенесли до того, как специальная комиссия произвела его оценку), получили денежную компенсацию. Она состояла из двух частей: первую половину суммы, в которую оценили подлежавшие переносу жилые и хозяйственные постройки, выплачивали до начала их разборки, а вторую – после полного переезда и очистки территории бывшего домовладения. Согласно списку переселенцев из Куйбышевского Затона, минимальная выплата составила всего лишь 574 руб., максимальная – 20 434 руб. (1-я часть – 10 217 руб., 2-я – 10 217 руб.)⁶⁸. Понятно, что оценка домовладения зависела от его физического состояния. Жилые строения, процент износа которых составлял более 60 %, просто сносились. Но таких было мало.

Эвакуация жителей Куйбышевского Затона из зоны затопления продолжалась приблизительно три года – с 1954 по 1956 г. Прощальный гудок, возвестивший о последнем рабочем дне завода на старом месте, был дан 27 июня 1956 г.⁶⁹ Таким образом, дореволюционный период истории Затона составил 60 лет (ок. 1853-1917), а советский – 38 (1918-1956, если брать старый рабочий поселок).

Остается добавить, что устные воспоминания старожилов Куйбышевского Затона, записанные в 2016-2019 гг., содержат много интересных и важных сведений по истории описываемого населенного пункта, но в рамках статьи нет возможности привести их полностью. Поэтому процитируем выдержки из рассказов только одного опрошенного – С. В. Аносова (1934 г.р.), семья которого переехала в рабочий поселок в 1939 г.: «Спасский Затон был очень большой, вдоль реки Бездна, которая впадала в Волгу (устье), залив был идеален для зимовки судов. В поселке процветал судостроительный завод, который строил пароходы и баржи, ремонтировал буксиры. Всего рабочих на заводе насчитывалось 1 307 человек, и плюс около шестисот человек плавсостава. Работали: пионерский клуб; средняя и начальная школы, последняя из которых работала на базе церкви (после революции ее не снесли, а помещения использовали в качестве школьных кабинетов); детский сад; ясли; ремесленное училище (готовили матросов и кочегаров) и школа ФЗО, где готовили рабочих на завод: токарей, слесарей, сварщиков и т. д.; больница; амбулатория; столовая. Других производственных сфер, кроме завода, не было. На Базарной площади работали четыре трактира.

...Весной провожали в плавание 20 единиц. У каждого парохода был свой свисток. Суда двигались вдоль реки Бездна, сопровождая свой ход свистками, и, выходя на траверз (на реку Волга), снова давали свисток – возвещали свой уход в навигацию. Навигация начиналась еще со льдами, поэтому от носа отталкивали лед баграми.

Когда решался вопрос о переезде, предлагали несколько мест для переселения: Атабаево, Болгары, Кирельск, Тетюши, Тольятти. Но на собрании старейшие жители поселка высказали свое мнение: куда и зачем уезжать от такой красоты, плодородия и рыбных мест? Решили просто переехать на другой берег, тогда и думать не могли, что все уйдет под воду. Ну знали, конечно, но масштаб был неизвестен. За три года стали готовиться к переезду, спиливали деревья, зачищали кустарники. И в 1954 году приехали на эту сторону геодезисты. Трудно было переезжать, тяжело: разбирали дома, перевозили, строили здесь (на новом месте. – Е. Б.), рыли траншеи, прокладывали водопровод и канализацию. Много рабочих остались без работы и уехали в другие места. Но много понаехало молодых специалистов, т.к. стали осваивать нефтеналивные суда, и нужны были командиры с образованием. Все делали, чтобы они остались здесь: давали квартиры, даже пытались обженить, чтоб уж наверняка» (орфография и пунктуация частично выправлены. – Е. Б.)⁷⁰.

Статистические источники до 1959 г. не дают возможности представить полную картину численности населения и дворов Спасского (Куйбышевского) Затона. Наиболее ранние демографические сведения относятся к 1859 г., когда в Николаевском механическом заведении (так в источнике. – Е. Б.) парового общества «Кавказ и Меркурий» при заливе Арсентьевском или Спасском было 30 дворов и 978 жителей (648 мужчин и 330 женщин), а также базар и механический завод⁷¹. В 1890 г. в населенном пункте проживало 1 357 человек (690 мужчин и 667 женщин), большая часть которых размещалась в 39 зданиях⁷². В начале XX в. в приходе Николаевской церкви Спасского Затона числилось 78 дворов и 428 жителей (217 мужчин и 211 женщин)⁷³. Следующие сведения датируются 1939 г. Тогда в рабочем поселке проживало 4 709 человек (2 430 мужчин и 2 279 женщин), в т. ч. 84 заключенных⁷⁴. В 1959 г. уже в новом Куйбышевском Затоне насчитывалось 4 398 жителей, и с этого времени количество населения здесь чаще всего снижалось, достигнув в 2019 г. 2 865 человек⁷⁵.

Поскольку целью статьи являлась, по возможности, достоверная и полная реконструкция истории Спасского (Куйбышевского) Затона до 1956 г., т. е. до времени его переноса из зоны затопления, здесь почти нет данных о современном поселке городского типа. Для сравнения со старым Затонем приведем только некоторые сведения, характеризующие новый населенный пункт. На 1 января 2019 г. в нем действовали более 40 государственных и частных организаций и учреждений, в т. ч. ЗАО «РЭБ им. В. В. Куйбышева» (ремонтная база флота), две школы и т. д.⁷⁶ По понятной причине в поселке городского типа нет архитектурных объектов культурного наследия, но есть два памятника – обелиск погибшим в годы Великой Отечественной войны воинам и памятник В. И. Ленину. В современном Куйбышевском Затоне располагается 33 улицы.

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Халин А. А. История волжского речного пароходства (середина XIX – начало XX в.). – Н. Новгород: НИУ РАНХиГС, 2017. – С. 57.
2. Там же. – С. 63.
3. Там же. – С. 64-65.
4. Там же. – С. 180.
5. Затон // Большой энциклопедический словарь. – Электронный ресурс. Режим доступа: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc3p/131758>.
6. Фурер Л. Н. Влияние судоходства на развитие капитализма в Поволжье (середина XIX в.): доклад, прочит. в музее на «Краеведческих чтениях». – Казань: б. и., 1959. – С. 6.
7. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. 7. Затоны и места для зимовки судов на реках Волге и Каме. – Казань: Лито-тип. И. Н. Харитонов, 1906. – С. 1-39.
8. Там же, с. 23-31.
9. Российский государственный исторический архив (РГИА), ф. 101, оп. 1, д. 678, л. 65.
10. Там же, л. 65.
11. Фурер Л. Н. Указ. соч. – С. 9.
12. РГИА, ф. 101, оп. 1, д. 672, л. 39; Фурер Л. Н. Указ. соч. – С. 25.
13. РГИА, ф. 101, оп. 1, д. 672, л. 42.
14. Там же, л. 39 об.
15. Там же, л. 39 об.-40.
16. Там же, л. 40 об.-41.
17. Там же, л. 41 об.
18. Там же, л. 68-68 об.
19. Там же, д. 684, л. 302-327.
20. Там же, л. 254.
21. Там же, л. 108-108 об.

22. Там же, л. 98 об.-99.
23. Фурер Л. Н. Указ. соч. – С. 26.
24. Товаро-пассажирский пароход «Спасский Затон». – Электронный ресурс. Режим доступа: <https://russrivership.ru/public/files/doc1428.pdf>.
25. РГИА, ф. 101, оп. 1, д. 672, л. 66 об.
26. Фурер Л. Н. Указ. соч. – С. 27.
27. Там же.
28. Фурер Л. Н. Указ. соч. – С. 27; Халин А. А. Указ. соч. – С. 76.
29. Император Александр II. – Электронный ресурс. Режим доступа: <https://russrivership.ru/public/files/doc373.pdf>.
30. Фурер Л. Н. Указ. соч. – С. 28.
31. Шубин И. А. Волга и Волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). – М.: Транспечать НКП, 1927. – С. 823.
32. Халин А. А. Указ. соч. – С. 76.
33. Там же.
34. Фельдмаршал Суворов. – Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.olddriver.ru/ships/s-1305.html>.
35. Липаков Е. В. Спасский Затон // Спасские сказания. – Казань: Изд-во «По городам и весям», 2003. – С. 175-181.
36. Марянин Н. В. Спасские пароходы. – Электронный ресурс. Режим доступа: <https://triozera16-56.ucoz.ru/publ/1-1-0-18>.
37. Халин А. А. Указ. соч. – С. 77.
38. Шубин И. А. Указ. соч. – С. 823.
39. Там же.
40. РГИА, ф. 101, оп. 1, д. 673, л. 14.
41. Там же, л. 14-14 об.
42. Фурер Л. Н. Указ. соч. – С. 28.
43. Там же. – С. 26.
44. Там же.
45. РГИА, ф. 101, оп. 1, д. 684, л. 3.
46. Фурер Л. Н. Указ. соч. – С. 24.
47. РГИА, ф. 101, оп. 1, д. 684, л. 254.
48. Шубин И. А. Указ. соч. – С. 823.
49. Арсентьев В. М. Акционерные формы промышленного предпринимательства России XIX века в дореформенный период (на примере Среднего Поволжья) // Экономическая история. – 2013. – № 2. – С. 30.
50. Фурер Л. Н. Указ. соч. – С. 29.
51. Справочная книга Казанской епархии. – Казань: Изд. Каз. дух. консистории, 1904. – С. 332.
52. Липаков Е. В. Указ. соч. – С. 178.
53. Шевченко Т. Г. Дневник. – М.-Л.: ACADEMIA, 1931. – С. 169.
54. Молоствов В. Т. Цесаревич Александр Александрович в селе Никольском в 1866 году // Исторический вестник. – 1912. – Том CXXXVII. – С. 279.
55. Приволжские города и селения в Казанской губернии. – Казань: Типогр. Губ. правл, 1892. – С. 187.
56. Липаков Е. В. Указ. соч. – С. 179.
57. Там же.
58. Там же. – С. 179-180.
59. Речной транспорт за 50 лет Советской власти / Под ред. М. С. Назарова и др. – М.: Транспорт, 1967. – С. 101.
60. Липаков Е. В. Указ. соч. – С. 180.
61. Там же. – С. 181.
62. Там же.
63. Там же.
64. Там же.
65. Государственный архив Российской Федерации, ф. Р-5446, оп. 51 а, д. 3759, л. 52-53.
66. Муниципальный архив Спасского района Республики Татарстан, ф. 195, оп. 1, д. 1, л. 1-19 об.
67. Платов Ю. И. Воспоминания // Рукопись. – Нижний Новгород, 2010. – С. 4.

68. Муниципальный архив Спасского района Республики Татарстан, ф. 195. оп. 1, д. 1, л. 4 об., 8 об.
69. Платов Ю. И. Указ. соч. – С. 4.
70. Аносов С. В. Воспоминания // Записала О. Л. Киреева 22.09.2019 г. в п. г. т. Куйбышевский Затон, Камско-Устьинского района РТ. – С. 1-2.
71. Список населенных мест по сведениям 1859 года. XIV. Казанская губерния. – СПб.: Изд. Центр. стат. ком. МВД, 1866. – С. 85.
72. Приволжские города и селения... – С. 186.
73. Справочная книга Казанской епархии... – С. 332-333.
74. Всесоюзная перепись населения 1939 г. Численность городского населения СССР по городским поселениям и внутригородским районам. Татарская АССР. Куйбышевский район. Куйбышевский Затон. – Электронный ресурс. Режим доступа: http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus_ror_39_3.php.
75. Информация предоставлена администрацией п. г. т. Куйбышевский Затон (Камско-Устьинский район РТ).
76. Там же.

Список литературы

Арсентьев В. М. Акционерные формы промышленного предпринимательства России XIX века в дореформенный период (на примере Среднего Поволжья) // Экономическая история. – 2013. – № 2. – С. 24-36.

Халин А. А. История волжского речного пароходства (середина XIX – начало XX в.). – Н. Новгород: НИУ РАНХиГС, 2017. – 412 с.

References

Arsentyev V. M. *Aksionernie formy promyshlennogo predprinimatelstva Rossii XIX veka v doreformenniy period (na primere Srednego Povolzhya)* [Joint-stock forms of industrial entrepreneurship in Russia in the 19th century during the pre-reform period (the case of the Middle Volga region)]. IN: *Ekonomicheskaya istoriya* [Economic history], 2013, no. 2, С. 24-36.

Khalin A. A. *Istoriya volzhskogo rechnogo parohodstva (seredina XIX – nachalo XX v.)* [History of the Volga River Shipping Company (mid-19th – early 20th century)]. N. Novgorod, NIU RANHiGS publ., 2017, 412 p.

Фото из фондов музея Затонской средней общеобразовательной школы им. Василия Петровича Муравьева.

Photos from the collection of the museum of Zaton secondary school named after Vasily Petrovich Muravyev.

Сведения об авторе

Бурдин Евгений Анатольевич, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры философии и культурологии Ульяновского государственного педагогического университета, e-mail: burdin_e@mail.ru

About the author

Evgeniy A. Burdin, Doctor of Historical Sciences, Associate Professor, Professor at Department of Philosophy and Cultural Studies of Ulyanovsk State Pedagogical University, e-mail: burdin_e@mail.ru

В редакцию статья поступила 08.11.2021, опубликована:

Бурдин Е. А. Куйбышевский (Спасский) Затон: история рабочего поселка (1853-1956 гг.) // Гасырлар авазы – Эхо веков Echo of centuries. – 2022. – № 2. – С. 159-174.

Submitted on 08.11.2021, published:

Burdin E. A. Kuybyshevskiy (Spasskii) Zaton: istoriya rabocheho poselka (1853-1956 gg.) [Kuybyshevskiy (Spassky) Zaton: the history of the workers' settlement (1853-1956)]. IN: *Gasyrlar avazy – Eho vekov* [Echo of centuries], 2022, no. 2, pp. 159-174.