

ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В КАЗАНИ (1701-1830 гг.)

© 2010 И.З. Файзрахманов

Институт истории Академии наук Татарстана, г. Казань

Поступила в редакцию 27.04.2009

В работе выделяются этапы развития судостроительной промышленности в Казани в XVIII – первой четверти XIX в. Рассматриваются причины ее неравномерного развития. Определяется роль Казанского адмиралтейства в создании Каспийской военно-морской флотилии.

Ключевые слова: этапы развития, судостроительная промышленность, правительственная политика, Казанское адмиралтейство, Каспийский регион.

На протяжении всего XVIII и первой четверти XIX в. Казань являлась главным центром судостроения на Волжско-Каспийском водном пути. Здесь в 1718-1830 гг. действовало адмиралтейство, главная задача которого состояла в снабжении Санкт-Петербургского Адмиралтейства корабельным дубом. Вторичное, но немаловажное значение имела постройка судов для Каспийского моря и Волжского бассейна.

При выделении этапов развития судостроительной промышленности Казани в XVIII – первой четверти XIX в. важно учесть влияние на нее государственной политики в отношении Каспийского региона. Это вполне объяснимо, так как судостроение в Казани, главным образом, обеспечивало потребности Каспийской флотилии, и от того, какую внутреннюю и внешнюю политику вело Российское государство в Каспийском регионе, зависело количество заказов на строительство судов в Казани.

За указанное время политика правительства в Каспийском регионе, а значит, и в отношении казанского судостроения, менялась несколько раз, на основании чего можно выделить 3 этапа. Первый этап включает почти всю первую половину XVIII в. Этот период характеризуется налаживанием в Казани морского судостроения и его наибольшим развитием. В развитие морского судостроения в Казани наибольший вклад внес Петр I. По замыслу Петра I Россия должна была овладеть морскими путями на Балтике, Черном и Каспийском морях, для чего необходимо было создать сильный флот. Из-за удаленности морских акваторий от существовавших границ русское государство было вынуждено строить суда далеко от моря.

В восточной политике Петра I каспийское направление играло значительную роль. Каспий-

ское море привлекало внимание царя как ворота на Восток – в Среднюю Азию, Иран и Индию. Наряду с военным значением оно открывало для русской торговли прямой выход к восточным странам. В осуществлении восточной политики русского государства Казани придавалось большое значение. С начала XVIII в. центром морского судостроения на Волге становится Казань, где и раньше существовала верфь, на которой строились речные суда. В соответствии с царскими указами в 1701-1703 гг. на казанской и услонской верфях было построено 80 судов, предназначенных для морского плавания¹. С этой даты и начинается судостроительная промышленность в Казани.

Однако разразившаяся Северная война заставила Петра I на некоторое время забыть о Каспийском море и все силы сосредоточить на борьбе со шведами, на создании Балтийского флота. В сложившихся условиях роль Казани как судостроительного центра не уменьшилась, а претерпела изменения. Теперь она должна была обеспечивать Балтийский флот необходимым количеством корабельной древесины. Заготовка ее началась в 1709 г. С этого времени налаживается бесперебойное снабжение казанским лесом Санкт-Петербургского Адмиралтейства. Ежегодно Казанская губерния должна была заготавливать и направлять на верфи Петербурга лесоматериалов на 3 больших корабля и на мелкие суда.

Вместе с тем, в Казани продолжается строительство судов для Каспийского моря, куда направлялись экспедиции для изучения морского пути к восточным странам. В 1714-1721 гг. на казанских судах было проведено несколько экспедиций по Каспийскому морю под руководством А.Бековича-Черкасского, М.Травина, В.А.Урусова, фон Вердена².

Безусловно, на дальнейшее развитие судостроения в Казани повлияло учреждение в 1718 г. ад-

*Файзрахманов Ильшат Завдатович, научный сотрудник
отдела средневековой истории.
E-mail: fayil81@mail.ru*

миралтейства и приписка служилых мурз, татар, чувашей и мордвы к заготовке и вывозу на пристани корабельного леса³. По указу от 31 января 1718 г. на землях Зилантова монастыря строятся здания адмиралтейства, жилье для 280 мастеровых, которые составили основу рабочих кадров предприятия. В связи с подготовкой к Персидскому походу строительство морских судов в Казани увеличивается. Например, только в 1723 г. с казанской верфи было спущено 15 гекботов, 6 больших и 30 малых ботов, 30 шлюпок. Соответственно увеличивается количество мастеровых и служащих Казанского адмиралтейства. По данным 1727 г. их численность превышала 1000 человек. Кроме них на верфи работало большое количество временных работников. Порой их число в несколько раз превышало численность постоянных рабочих⁴.

Многие историки вторую четверть XVIII в. называют периодом застоя в развитии отечественного флота. Однако применительно к Каспийской флотилии, а значит, и к казанскому судостроению, такое определение будет неверным. После Петра I в Казани в течение 10 лет продолжалось довольно интенсивное строительство судов для Каспийского флота. В Казани в эти годы ежегодно строились по 5 гекботов, определенное количество судов других типов и большое число малых вспомогательных судов.

С середины 1730-х гг. политика правительства в отношении Каспийской флотилии резко меняется. По заключенным 21 января 1732 г. в Реште и 10 марта 1735 г. в Гяндже русско-иранским договорам Россия возвратила Персии все завоеванные ею во время Персидского похода 1722-1723 гг. прикаспийские территории, поскольку держать на Каспийском море большой военный флот было слишком обременительно. Количество военных судов было сокращено до минимума – оставлены 3 бота для почтовых сообщений и 2 гекбота для патрулирования⁵. 7 шмаков оставлены про запас, а остальные суда объявлены на продажу. Фактически они раздавались купцам почти даром, а большей частью просто сгнили. Соответственно, отпала необходимость строить в Казани военные суда для Каспийского моря. 26 марта 1736 г. вышел указ, который предписывал построенные и строящиеся в Казани суда на воду не спускать, а поставив на стапели, сделать над ними сараи и объявить о продаже тех судов⁶.

Уже в 1740 г. в связи с обострением отношений с Персией в Казани начинают строить около 20 мореходных судов. В 1745-1748 гг. строятся еще 3 шнявы, 10 гекботов, 50 каек и 40 лодок, на что потребовались дополнительные государственные расходы⁷.

С середины XVIII в. внимание к Каспийскому флоту снова падает, чему способствовало от-

сутствие на Каспийском море военных противников России. Правительство пришло к выводу, что большое количество судов на Каспийском море вовсе и не нужно. По указу от 26 июня 1750 г. количество военных судов на Каспийском море снова было сильно сокращено – в Астраханском порту оставлено только 3 шнявы. Все оставшиеся за штатом казенные суда распродавались купцам. Вплоть до 1778 г. штатное число судов (3 шнявы или бота) для Каспийского моря не изменялось. Отказ от активных действий в Каспийском регионе непосредственно коснулся казанского судостроения. За почти 30-летний период (1749-1777 гг.), который составил второй этап, в Казанском адмиралтействе для Каспийского моря, по известным нам данным, было построено всего 5 мореходных судов. В эти годы правительство не выделяло дополнительных средств на усиление Каспийского флота. Начало царствования Екатерины II в этом плане также ничего не изменило.

Здесь уместнее говорить о недальновидных решениях российского правительства, не учитывавшего ближайших и дальних перспектив развития флота. Правительство впадало из одной крайности в другую: то выносились решения об оставлении минимального количества судов на Каспийском море, то форсировалось строительство судов. Политика правительства в отношении военно-морского флота была непоследовательной, что приводило к неравномерному развитию, а то и упадку флота.

Третий период начинается с конца 1770-х гг. и продолжается вплоть до уничтожения адмиралтейства в Казани. С середины 1770-х гг. появились затруднения в торговле ведущих европейских держав (Англии и Франции) с Индией и другими восточными странами, чему способствовала начавшаяся в 1775 г. война за независимость североамериканских колоний Англии. В сложившихся условиях торговля европейских государств с восточными странами через Россию по Волжско-Каспийскому водному пути становится притягательной. В связи с этим с конца 1770-х гг. Россия возобновила активное продвижение в Каспийском регионе. Начинается новый период борьбы России за овладение Закавказьем и Средней Азией. Каспийское море, особенно его западное побережье, становится ареной частых войн и вооруженных столкновений. Каспийская флотилия вновь обретает важное военное значение для России.

По штатам 1779 г. на Каспийском море было определено держать 3 фрегата, 1 бомбардирский корабль и соответствующее количество малых судов⁸. В 1778-1779 гг. в Казани были построены военные суда (3 фрегата и несколько ботов)

для экспедиции М.Войновича, задача которой состояла в налаживании торговли России с восточными странами через Каспийское море. Экспедиция М.И. Войновича хотя и не увенчалась успехом, но была началом постоянного присутствия России на Каспийском море.

По штату 1794 г. на Каспийском флоте должно было быть 15 судов, в том числе 3 фрегата, по 2 бомбардирских корабля, бригантин, транспортов и других судов. Но вскоре эти цифры были подвергнуты корректировке – оставлены 11 судов: по одному фрегату, бомбардирскому кораблю, транспорту, боту, 2 бригантины и 5 галиотов⁹.

При правлении Александра I в Казани шло наиболее интенсивное строительство судов для Каспийской флотилии, потребности которой выросли в связи с Персидской войной 1804-1813 гг. В Казани стало не хватать рабочих и материальных средств на строительство беспрестанно требовавшихся новых судов. Поэтому в 1815 г. в Астрахани при реке Цареве был сделан эллинг для достройки судов, которые прибывали из Казани. Новый эллинг в скором времени стал не только достроечной, но и судостроительной базой в Астрахани.

Проекты об упразднении Казанского адмиралтейства появились еще в начале XIX в. Например, в 1804 г. капитан 1-го ранга Подкользин представил Морскому министерству свои соображения о ненужности дальнейшего существования Казанского адмиралтейства и о полезности строительства верфи в Астрахани. Он предложил сократить штат Казанской адмиралтейской конторы и преобразовать ее в “небольшое директорство” или комиссионерство¹⁰.

Инициатором очередной попытки перевода каспийского судостроения из Казани в Астрахань был командир Астраханского порта и командующий Каспийской военной флотилией граф П.Г. Орловский (1821-1829 гг.). В своих письмах к новому морскому министру А.В. Моллеру он всячески доказывал невыгодность строительства судов в Казани, для чего приводил следующие доводы: проводка судов из Казани обходилась дорого и при этом терялось время (до 1 года), соответственно, сокращался срок службы судна, который и так не превышал 10 лет, невозможность постройки и проводки судов в наикратчайшие сроки, когда это потребуется флоту, неудобство заглазной постройки, значительные издержки при проводке судов из Казани к Каспийскому морю. Новый министр, и сам когда-то служивший на Каспийском море и лично знавший П.Г. Орловского, доброжелательно принимал все его представления и старался ему помочь. В Казани попытались было доказать неудобство переноса адмиралтейства, но все усилия были тщетны.

Начавшаяся в 1827 г. новая война с Персией окончательно решила дело о перенесении верфи в пользу Астраханского порта¹¹.

С 1827 г. строительство судов в Казанском адмиралтействе было прекращено, а само оно окончательно упразднено в 1830 г.¹² Из Казани в Астрахань было перевезено все оборудование верфи и мастерских, где 5 лет шла реконструкция судостроительной базы. В первое время верфи с перевезенным из Казани оборудованием были среди лучших верфей Астраханского адмиралтейства.

Здания и все оставшееся имущество Казанского адмиралтейства были переданы в ведомство Правления Низового округа корабельных лесов. Значительная часть работников Казанского адмиралтейства продолжала трудиться в том же ведомстве, где занималась организацией заготовки корабельного леса для Санкт-Петербургского Адмиралтейства (до 1860-х гг.). Часть мастеровых переведена в Петербург, большое количество рабочих, преимущественно старшего возраста, было уволено.

Вывод о развитии судостроительного производства в Казани основывается на данных о количестве морских судов, построенных с начала XVIII в. по 1820-е гг. В указанное время на казанской верфи, по нашим подсчетам, было построено более 400 морских судов различных размеров, главным образом, для Каспийского моря, столько же вспомогательных судов к ним и несколько сот речных судов, в основном, для перевозки корабельного леса. Из учтенных нами 409 морских судов казанского строения большая часть была построена за время с 1701 по 1748 г., а именно 337 судов, что составило 82,4%. В 1749-1777 гг. построено всего 5 (1,2%), в 1778-1823 гг. – 67 (16,4%) судов. В 1824-1830 гг. морские суда уже не строились. Эти данные говорят о весьма неравномерном развитии морского судостроения в Казани и в целом позволяют выделить указанные этапы. Можно представить, насколько казанская верфь была зависима от казенных заказов на строительство судов, количество которых определялось внутри- и внешнеполитической активностью России в Каспийском регионе. В то же время, приведенные данные не вполне точно характеризуют значение казанского судостроения в отдельные периоды. Например, многие из строившихся в первой половине XVIII в. морских судов использовались неэффективно или же вовсе не были применены, а суда, строившиеся в третий период, т.е. с 1778 по 1823 г., применялись более рационально.

Данные о количестве мастеровых при верфи также обосновывают выделение этапов. Так, если в 1718 г. мастеровых было в соответствии с ука-

зом 280 человек, то в 1720-х гг. их уже более 600. По штатам 1757 г. число мастеровых снова было сокращено до указных 280 человек. С началом правления Екатерины II в 1764 г. их число еще более уменьшается – до 210. По штатам 1798 г. мастеровых было 340, к 1827 г. их осталось 114¹³.

В итоге хочется отметить, что создание Каспийской флотилии имело большое значение для Российского государства с военно-политической и торгово-хозяйственной точки зрения, но по сравнению с Балтийским или Черноморским флотом Каспийская флотилия развивалась медленнее, оставалась второсортной. Прежде всего, потому, что на Каспийском море Россия не имела соперника. Поэтому не было необходимости защищать берега от неприятельского нападения. Назначение Каспийского флота состояло в защите рыболовных купеческих судов от нападений пиратов, в крейсерстве для этого по берегам, перевозке войск и припасов в случае войны с Персией. Каспийскому флоту приходилось очень редко атаковать персидские крепости: Баку в 1723 г., Ленкорань в 1812-1813 гг.

Возможности Казанского адмиралтейства позволяли строить намного большее количество судов. Однако увеличению заказов воспрепятствовала двойственная и непоследовательная

политика правительства, считавшего разумным уменьшение расходов на строительство и поддержание военно-морских сил, и лишь возникающие время от времени военные угрозы заставляли увеличивать затраты на флот.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Материалы для истории русского флота: в 17 т. (далее МИРФ). – СПб.: [б. и.], 1867. Т. 4. С. 231-232.

² Там же. С. 251, 273, 282, 285.

³ Полное собрание законов Российской империи: в 44 т. (далее ПСЗ). Собр. 1-е. СПб., 1830. Т. 5. №3149.

⁴ Сборник Русского исторического общества: в 148 т. – СПб., 1889. Т. 69. С. 678-681; МИРФ. СПб.: [б. и.], 1867. Т. 4. С. 343.

⁵ МИРФ. СПб.: [б. и.], 1880. Т. 8. С. 225.

⁶ Там же. С. 206.

⁷ МИРФ. СПб.: [б. и.], 1882. Т. 9. С. 419.

⁸ ПСЗ. Собр. 1-е. СПб., 1830. Т. 44. Ч. 1. С. 170.

⁹ Военно-статистическое обозрение Российской империи. Казанская губерния. Т. 5. Ч. 1. СПб.: [б. и.], 1850. (Типография департамента Генерального штаба). Сведения специальные. С. 24.

¹⁰ Описание дел Архива Морского министерства: в 10 т. СПб.: [б. и.], 1891. Т. 6. С. 282; СПб.: [б. и.], 1902. Т. 9. С. 763.

¹¹ Соколов А.А. Астраханский порт с 1783 по 1827 год // Морской сборник. 1851. № 1. С. 17-18.

¹² Национальный архив Республики Татарстан. Ф. 409. Оп. 4. Ед. хр. 2. Л. 117.

¹³ ПСЗ. Собр. 1-е. СПб., 1830. Т. 44. Ч. 1. С. 23-305.

DEVELOPMENT STAGES OF THE KAZAN SHIPBUILDING INDUSTRY (1701-1830)

© 2010 I.Z. Faizrahmanov

Institute of History of the Republic of Tatarstan Academy of Sciences, Kazan

In the article development stages of the Kazan shipbuilding industry in the XVIII and the first quarter of the XIX centuries are determined. The reasons for its irregular development are analyzed. The author reveals the role of the Kazan Admiralty in the establishment of the Caspian navy.

Key words: development stages, shipbuilding industry, government policy, Kazan Admiralty, Caspian region.