

Казань. Корабли. Каспий

К.З. Насыров

*Адвокатская палата Республики Башкортостан
Уфа, Российская Федерация*

Статья посвящена созданию кораблестроительной базы, оснащению кораблями Каспийской флотилии, освоению Каспийского моря и описанию его офицерами Императорского флота для обеспечения безопасности мореплавания.

Ключевые слова: Казань, адмиралтейство, Петр I, Каспийская флотилия, офицеры Российского Императорского флота.

Для цитирования: Насыров К.З. Казань. Корабли. Каспий // Из истории и культуры народов Среднего Поволжья. 2022. Т.12, №4. С. 160–166.

По окончании Северной войны к Петру I пришло понимание того, что господство на Балтике, открытие выхода на просторы Атлантического океана без выхода на первые позиции в Каспийском и Черном морях – половинчатое решение. Только при Петре I на Каспийском море, как пишет об этом Н.П. Загоскин, настало время для усовершенствования на нем как судоходства, так и судостроения. Таким образом, после установления Вышневолоцкого водного пути Петром I была разработана каспийская концепция [5, с.10]. Очередным шагом в ее реализации становилось создание кораблестроительной базы для каспийской флотилии. Обладая стратегическим мышлением и разрабатывая планы Персидского похода, Петр I еще в 1718 г. приказал построить в Казани судостроительную верфь в районе татарской деревни «Бишбалта» («Пять топоров»), превратившую впоследствии в Казанское адмиралтейство.

Каспийская концепция – комплекс мер не только по закреплению позиции России в регионе Каспийского моря, но и по дальнейшему продвижению на Восток. Основную задачу при достижении этих целей Пётр I видел в «учинении торговли с Индией». Меры по реализации данного замысла сводились к тому, чтобы мирными способами (после завершения Северной войны казна была пуста и Россия не имела ни средств, ни сил для военной экспансии) установить диагональный торговый путь через Каспийское море с государствами Средней (Центральной) Азии, а далее с Индией и Китаем. Предстояло связать их с Северо-Западом России, превратив этот путь в внешнеторговую коммуникацию российского государства мирового значения. Необходимо отметить, что задействованный в этих планах воинский контингент предназначался прежде всего для строительства фортификационных сооружений на побережье, базовых пунктов снабжения, охраны экспедиций от возможных нападений местного насе-

ления. При этом немаловажное значение имело установление судоходства по рекам Средней (Центральной) Азии.

Основную суть своей каспийской концепции Петр I в 17 пунктах инструкции послу России в Персии А.П. Волынскому. Ему поручалось разведать и установить наличие портовой инфраструктуры Персии. Также ставилась задача собрать сведения о возможности установления торговли с Индией через территорию Персии, о наличии судоходных рек и особенно о наличии реки из Индии с устьем ее в Каспийском море [14].

Казанскому адмиралтейству отводилась роль поставщика судов для Каспийской флотилии. В то же время по уже действующему Вышневолоцкому водному пути из Казани отправлялись корабельные комплекты, лес и иные материалы на Адмиралтейские верфи Санкт-Петербурга [8].

Необходимо отметить, что судостроение на р. Казанке было развито с древних времен. Очевидцы наблюдали строительство кораблей на р. Казанке за 15 лет до официальной даты образования Казанского адмиралтейства. В частности, Корнелий де Бруни в своих путевых записках писал о Казани как городе, имеющем судостроительные мощности и уже построенные корабли [2, с.168–169].

Н.Н. Петрухинцев в статье «Начало военных реформ Петра I и кораблестроение в Казани» считает такое количество кораблей избыточным, но в то же время допускает мысль о возможном причислении к ним всякого рода мелких плавсредств [11, с.282]. И.З. Файзрахманов в монографии «История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.)» отмечает, что большинство судов, заложенных в 1701–1703 гг. на казанской верфи, не были спущены на воду, многие из них сгнили [18, с.10].

Как мы полагаем, с целью оценки возможностей строительства в Казани морских кораблей в «новой манере» в 1709 г. Петр I приказывает корабельному мастеру Ф. Склеяеву отправить одного из своих лучших помощников для заготовки леса для 80-ти пушечных кораблей [12, с.342].

Для масштабного строительства кораблей Казанскому адмиралтейству требовались не только материальные, но и людские ресурсы. В губерниях Среднего Поволжья имелись обширные дубовые и сосновые массивы, способные обеспечить казанскую верфь необходимыми судоматериалами. Проблему рабочей силы Петр I решил, переведя именованным указом от 31 января 1718 г. в лашманское сословие значительную часть служилых татар, мордвы и чувашей [13, с.533], до того времени являвшихся привилегированной частью нерусского населения Поволжья. Для достижения своих целей реформатор не взирал ни на сословия, ни на происхождение. В результате приписки к Адмиралтейскому ведомству, обложения подушной податью (1724 г.), ряда других правительственных решений, положение нерусских служилых людей нивелировалось до уровня ясачных крестьян [7, с.6].

Петр I пристально следил за исполнением указа и требовал от казанского вице-губернатора Н.А.Кудрявцева отчета о проделанной работе, сохранившемся в фондах РГАДА [15, л.316–319].

Итак, установление Вышневолоцкого речного пути, создание судостроительной базы в Казани параллельно с отправкой военно-географических экспедиций на Каспий, были подготовкой к реализации планов по продвижению интересов России на Восток. «Каспийская концепция», сформулированная Петром I, стала реальностью. Стратегической целью данной концепции было установление торговых отношений с ханствами Средней Азии мирными средствами и в ближайшей перспективе выход к рубежам Индии и Китая. Средством достижения этой цели послужило участие офицеров российского флота в установлении трансконтинентального торгового пути через Каспийского море с использованием речных систем Средней Азии [10].

Необходимо отметить, что Петр I не ставил задачу завоевать Среднюю (Центральную) Азию. Подчеркивал мирный способ реализации каспийской концепции и советский академик Е.В. Тарле. Он писал, что император Петр I мечтал об одном: чтобы Россия поскорее восстановила упущенное стратегическое положение в трансконтинентальной торговле. Он ставил задачу – установить такие же торговые отношения с Китаем и Индией, которые с XVI века обогащали Португалию и Испанию, а с XVII века – Голландию и Англию. Во второй половине XVII столетия к клубу государств, участников масштабной торговли с Востоком, присоединилась Франция. Планы касались только торговли, а не завоевания огромной страны, по выражению Е.В. Тарле, «с ее совершенно разнообразным населением» [17, с.235].

Персидский поход русской армии и флота был предпринят с целью обеспечения торговли с восточными странами, оказания помощи кавказским народам в освобождении от персидского господства, воспрепятствованию турецкой экспансии в Закавказье и выхода Османской империи на побережье Каспийского моря. Персидский поход для Российского государства имел практически нулевой результат с точки зрения установления сухопутно-морского торгового маршрута в Среднюю Азию и выхода к Северной Индии.

Петр I обладал многими талантами, в том числе в подборе и расстановке кадров. Для него не имели значения сословная принадлежность и социальный статус человека, во внимание принимались лишь профессионализм и деловые качества. Отобранным лично кадрам император всецело доверял, но и провинившихся карал жестко.

В рамках настоящей статьи мы рассмотрим лишь сюжет с участием в освоении и описании Каспийского моря офицеров российского флота. При этом акцентируем внимание на том, что: 1) эти события происходили при жизни Петра Великого, 2) участники событий проходили службу под его началом, 3) результаты описания и картографирования Каспийского моря вышли в свет при жизни первого российского императора.

Мировому сообществу Каспийское море известно ещё со времён Птолемея. Азербайджанский историк Т.С. Керимова отмечает, что за свою многовековую историю оно имело около 70 различных названий. В част-

ности, русские называли Каспийское море Хвалынским, по имени народа жившего в устье реки Волга. Очертания этого объекта довольно рано появляются на географических картах. Наибольший интерес среди ранних образцов представляет карта А. Олеария, на которой нанесен о. Чечень, что свидетельствует о довольно низком уровне Каспийского моря в 30-е гг. XVII столетия [1, с.10]. Первые карты Каспийского моря не подвергались учеными сомнению вплоть до посещения императором Петром Великим королевской Франции в апреле – июне 1717 г. Будучи в библиотеке Парижского Дворца правосудия он обнаружил на глобусе неверные очертания Каспийского моря и собственноручно внес поправки. Данный факт был занесён в памятную книгу¹.

Т.С. Керимова справедливо замечает, что только с выходом на Каспий Русского государства мировое сообщество приобрело первые научные сведения о этом объекте. Наиболее важный период в изучении Каспийского моря начался с эпохи Петра Великого [6, с.20–29]. Понимая важность проверки достоверности имеющих картографических описаний, в январе 1719 г. Петр I направляет для описания южного и западного берега Каспийского моря голландца капитана-поручика К.П. фон-Вердена [16, л.19–40]. Он возглавил команду флотских офицеров, состоящую из В.А. Урусова, М. Травина и А.И. Кожина². В состав команды также входили морские офицеры П.П. Дорошенкови Г. Золотарев, ранее служившие вместе с К.П. фон-Верденом на линейном корабле «Ингерманланд». Вместе с младшими чинами и морскими служителями всех моряков насчитывалось 89 человек.

Путь экспедиции пролегал по р. Волге от Казани до Астрахани, на построенном на казанской верфи большом корабельном боте и трех малых судах. В Астрахани для нужд команды К.П. фон-Вердена уже были приотвлены морские суда – шнявы³. Там к ним присоединился лейтенант-

¹ В составе делегации от французской принимающей, русского императора Петра Великого стороны, был маркиз Данджю, который вносил в памятную книгу все события, где принимал участие Петр I. Благодаря этим записям факт исправления карты Каспийского моря рукой Петра I остался в истории. (*Journal de marquis de Dangeau*. Paris, 1860. Т. 18. Р. 411)

² Ранее эти офицеры российского флота занимались проверкой и исправлением карты восточного берега Каспийского моря, составленной в экспедициях князя А. Бековича-Черкасского в 1714–1716 гг. Планируя Персидский поход Петр I решил исключить все сомнения в составлении карты Каспийского моря особенно его южной и юго-западной части. Вновь была отправлена экспедиция под командованием Карла фон Вердена. Петр I включил в ее состав особо проверенных офицеров Российского Императорского флота, которые служили под его началом на флагмане Балтийского флота «Ингерманланд» и которым он всецело доверял.

³ *Шнява* (от гол. *Snauw*, нем. *Schnau*) – небольшое парусное торговое или военное судно, распространённое со второй половины XVII в. до конца XIX в. в северных странах Европы и в России. Водоизмещение до 150 тонн, вооружение – 14–18 пушек малого калибра, экипаж до 80 человек. Имели 2–3 мачты с прямыми па-

князь В.А. Урусов. Суда распределились следующим образом: командир шнявы «Святой Александр» – К.П. фон-Верден; командир шнявы «Астрахань» – лейтенант князь В.А. Урусов; командир шнявы «Святая Екатерина» – Ф.И. Соймонов. Командир большого корабельного бота – П.П. Дорошенко, малого корабельного бота – Г. Золотарев. Гардемарины, унтер-офицеры и рядовые моряки, а также 150 человек солдат из Астраханского гарнизона были распределены равномерно по всем судам. Необходимо отметить, что все три шнявы, указанные в настоящей статье, были заложены и построены в Казанском адмиралтействе корабельным мастером М. Черкасовым в период с 1714 по 1716 гг.

По результатам описи Каспийского моря экспедицией К.П. фон-Вердена была впервые типографским способом издана карта, на западе известная как «Карта Вердена». Эта карта была преподнесена Петром I в дар Парижской королевской Академии наук. Наличие такой карты в немалой степени способствовало успеху Персидского похода. Кроме того, в ходе экспедиции были предприняты первые шаги по промеру и описанию Каспийского моря.

Особую роль в описании Каспийского моря при жизни Петра I, сыграл офицер российского флота Ф.И. Соймонов. По приказу царя он составил летопись Персидского похода, в котором принимал активное участие, похода. Затем, в течение 2-х лет промерял и описывал Каспийское море и занимался исправлением дел в Астраханском порту. Дальнейшая служба Ф.И. Соймонова проходила на различных государственных постах. Он исполнял особые поручения императрицы по управлению Сибирью, издал генеральную карту Каспийского моря с атласом частных карт. В 1766 г. был уволен со службы и освобожден от всех должностей. Скончался 11 июля в 1780 г. и был погребен в Высоцком мужском монастыре под городом Серпухов [3, с.353].

По результатам Персидского похода, осознав невозможность установления сухопутно-морского торгового пути в Среднюю Азию и Индию через Каспийское море, Петр I, за три недели до своей кончины, огласил генерал-адмиралу Ф.М. Апраксину новое видение восточной торговли. Л.И. Майков в книге «Рассказы Нартова о Петре Великом» пишет, что Петр I, замышлял проложить путь в Индию и Китай через Северный Ледовитый океан. Инструкцию для Камчатской экспедиции, которая должна была выполнить эту задачу, Петр I написал лично. Однако вместо поиска пути в Китай и Индию экспедиция направилась на север к Камчатке, откуда и получила свое название [9, с.99].

Алтон С. Доннелли в работе «Завоевание Башкирии Россией. 1552–1740 гг.» отмечал, что создав программу действий по продвижению России на юго-восток Петр I не успел ее реализовать и увидеть плоды своих замыслов, однако оставил своим приемникам целый массив государствен-

русами, были быстроходными, маневренными и хорошо управляемыми кораблями. Шнявы с тремя мачтами также назывались иногда малыми фрегатами [20, с. 65].

ных планов и фундаментальную базу для их воплощения в жизнь [4, с.100].

Мы полагаем, что в качестве эпилога к настоящей статье как нельзя лучше подходят слова современника и соратника Петра Великого Феофана Прокоповича, произнесенные 10 марта 1725 г. при прощании с императором: «...оставил нас, но не нищих и убогих. Безмерное богатство силы и славы его...при нас есть. Какову он Россию свою сделал, такова и будет: сделал добрым любимую, любима и будет, сделал врагам страшную, страшная и будет, сделал на весь мир славную, славная и быти не перестанет. Оставил нам духовные, гражданские и воинские исправления» [19, с.128].

Источники и литература

1. *Аполлов Б.А.* Каспийское море и его бассейн. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1956. 120 с.

2. Бруин Корнелий де Путешествие Корнелия де Бруина через Московию / пер. с фр. [соч.] Корнелия де Бруина; пер. и [предисл.]. П.П. Барсова, провер. по гол. подлиннику О.М. Бодянским М.: В Универ. тип. (Катков и К), на Страстном бульваре, 1873. 293, XIX с.

3. *Веселаго Ф.Ф.* Общий морской список. Ч.1. Санкт-Петербург: тип. Морского министерства. 1878. 754 с.

4. Донелли Алтон Стюарт. Завоевание Башкирии Россией, 1552– 1740: Страницы истории империализма: [пер. с англ. Л.Р. Бикбаевой] [Вступ. статьи Р.Г. Кузеева, И.Г. Акманова]. Б.м.: Междунар. корпорация «Ватан», 1995. 285[2] с.: портр, карт.

5. *Загоскин Н.П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России / Историко–геогр. исследование Н.П. Загоскина, заслуж. орд. проф. Казанск. Унта: С прил. атласа карт. Казань: Упр. внутр. вод. путей и шоссейн. дорог, 1910 (обл. 1909) (Лито-тип. И.Н. Харитоновна). XIV, 464 с.

6. *Керимова Т.С.* Из истории научного изучения Каспийского моря. // Научные известия. 15. Нальчик. 2019. С.20–29.

7. Лашманы в строительстве российского флота: сборник документов и материалов / сост., автор предисловия, примечаний, научно-справочного аппарата И.З. Файзрахманов. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2018. 584 с.

8. *Мансурова Ю.В.* Казанская адмиралтейская слобода в XVIII–XIX вв.: Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Казань, 2010. 23 с.

9. *Нартов А.А.* Рассказы Нартова о Петре Великом / ред. вступ. ст. и прим. Л.Н. Майкова. Санкт-Петербург: тип. Акад. Наук, 1891. XX, 138 с.

10. *Насыров К.З.* Участие военно-морских офицеров русского флота в установлении сухопутно-морских путей в Среднюю Азию в XVIII – первой половине XIX вв.: Дисс. ... канд. ист. наук. Казань. 2021. 244 с.

11. *Петрухинцев Н.Н.* Начало военных реформ Петра I и кораблестроение в Казани. // Казанское адмиралтейство (1718–1830 гг.): народы Поволжья и традиции российского судостроения: материалы Всероссийской научной конференции (г. Казань, 25–26 октября 2018 г.) Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2018. С.279–299.

12. Письма и бумаги императора Петра Великого. СПб., 1912. Т.VI. С.342.
13. ПСЗРИ-I. Т.5. №3149.
14. Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф.77. Оп.1. Сношения с Персией. 1715–1717. Д.1.
15. РГАДА. Ф.248. Оп. 9. Кн.14. Л.316–319.
16. Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ). Ф.212. Оп.11. Д.195. Л.19–40.
17. *Тарле Е.В.* Русский флот и внешняя политика. СПб.: Фирма «БРАСК»: Мор. ист. сб., 1994. 191 с.
18. *Файзрахманов И.З.* История Казанского адмиралтейства (1718–1830 гг.). Казань: Изд-во «Яз», 2014. 264 с.
19. Феофан Прокопович. Сочинения. Под редакцией И.П. Еремина / М.-Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1961.
20. *Чернышов А.А.* Российский парусный флот: Справочник в 2-х томах. Т.2. М.: Военное изд-во, 2002. 480 с.

Kazan. Ships. Caspian Sea

K.Z. Nasyrov

*Bar Chamber of the Republic of Bashkortostan
Ufa, Russian Federation*

The article is about creation of shipbuilding base, the equipping of Caspian flotilla with ships. Exploring and describing of Caspian Sea by officers of the Imperial Navy for the safety of navigation is analysed.

Keywords: Kazan, Admiralty, Peter the Great, Caspian flotilla, officers of the Russian Imperial Navy.

For citation: Nasyrov K.Z. Kazan. Ships. Caspian Sea. From History and Culture of Peoples of the Middle Volga Region. 2022, vol. 12, no. 4, pp. 160–166. (In Russian)

Информация об авторе:

Насыров Камиль Зиннатович – кандидат исторических наук; адвокат Адвокатской палаты Республики Башкортостан (Уфа, Российская Федерация); e-mail: adv.nkz012@mail.ru

Nasyrov Kamil Zinnatovich – Cand. Sci. (history); Lawyer of the Bar Chamber of the Republic of Bashkortostan (Ufa, Russian Federation).