

**СУДОСТРОЕНИЕ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НИЖНЕГО ПОВОЛЖЬЯ
В XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

Воронова Анна Анатольевна, кандидат исторических наук, доцент
Астраханский государственный университет
Российская Федерация, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: aa_voronova@mail.ru

Исследуется судостроительная отрасль промышленности от стадии её зарождения в Нижнем Поволжье, т.е. от промысла к промышленности. Были выявлены даже очень мелкие судостроительные верфи, а также мастерские, основанные исключительно на ручном труде, а также крупные предприятия, выросшие до уровня фабрик. Развитию судостроения на промышленной основе в Астраханской губернии способствовал в 1826 г. перевод адмиралтейства из Казани в г. Астрахань. Она оставалась базой военного флота России на Каспии вплоть до перемещения в Баку. Параллельно с государственным строительством военного флота развивалось купеческое судостроение. Судостроение и тесно связанный с ним судоремонт оказывали существенное влияние на экономическую жизнь Нижнего Поволжья, расширяя и углубляя товарно-денежные отношения. В 40-е гг. XIX в. на Нижней и к 1900 г. в Астраханской губернии имелось почти три десятка судоремонтных предприятий, большинство из которых было открыто в последнее десятилетие XIX в. Именно тогда, когда Каспийский и Волжский нефтеналивные флоты получили бурное развитие. Началась промышленная революция на речном транспорте, что позволило повысить товарность производства в этом регионе. Пятидесятые годы XIX в. стали бумом пароходного дела и развитием строительства пароходов на Волге. Бурно пароходство на Волге стало развиваться с отменой крепостного права. Наряду с оборудованием паровыми двигателями, суда стали строиться из железа, а затем исключительно из стали.

Ключевые слова: судостроение, судоремонт, механические заводы, предпринимательство, тарифы, верфи, доки, Нижнее Поволжье, эллинг, адмиралтейство

**SHIPBUILDING IN THE ECONOMIC LIFE OF THE LOWER VOLGA REGION
IN THE XIX – THE BEGINNING OF XX CENTURY**

Voronova Anna A., Ph.D. (History), Associate Professor
Astrakhan State University
20a Tatishcheva Str., Astrakhan, 414041, Russian Federation
E-mail: aa_voronova@mail.ru

The shipbuilding branch of industry from the stage of its origin in the Lower Volga region, i.e. from fishing to industry. Even very small shipbuilding yards, as well as workshops based solely on manual labor, as well as large enterprises that grew to the level of factories were identified. The development of shipbuilding in the Astrakhan Province on an industrial basis was promoted in 1826 by the transfer of the Admiralty from Kazan to the city of Astrakhan. It remained the base of the Russian navy in the Caspian Sea until moving to Baku. Parallel with the state building of the navy, merchant shipbuilding developed. Shipbuilding, and closely related ship repair, had a significant impact on the economic life of the Lower Volga region, expanding and deepening commodity-money relations. In the forties of the XIX century on the Lower and by 1900 in Astrakhan province there were almost three dozen ship-repairing enterprises, most of which were discovered in the last decade of the XIX century. It was then, when the Caspian and Volga oil fleets received rapid development. The majority of owners of the Middle Volga river started an industrial revolution on river transport, which allowed increasing the marketability of production in this region. The fifties of the XIX century became a boom in the shipping business and the development of construction of steamships on the Volga. The shipping company on the Volga began to develop rapidly with the abolition of serfdom. Along with the equipment of steam engines, the ships began to be built from iron, and then exclusively from steel.

Keywords: shipbuilding, ship repair, mechanical factories, entrepreneurship, tariffs, shipyards, docks, Lower Volga region, boathouse, admiralty

После взятия Иваном Грозным в 1552 г. Казани, а затем завоевания в 1556 г. Астрахани, эти города становятся центрами судостроения для Каспийского бассейна.

Судостроительная верфь в г. Астрахани была заложена в 1667 г. Это была вторичная попытка постройки парусных военных судов по западному образцу и теперь уже на постоянной государственной основе. В постройке каждого отдельного судна участвовали иноземные специалисты: мастер, два подмастерья, плотник и кузнец [14, с. 115–119].

В г. Астрахани, где базировалась Каспийская флотилия, в 1815 г. при генерал-майоре Жохове, начальнике Астраханского порта, специалист корабельного дела, выпускник Училища корабельной архитектуры в Санкт-Петербурге, инженер, дворянин А.А. Попов начал строительство судостроительной верфи на р. Царев. Им были впервые выстроены здесь два крытых эллинга, один для ремонта, другой для строительства небольших судов для местных нужд. Тогда же на них был построен бомбардирский корабль «Белка», ремонтировались суда, прибывшие из Казани для пополнения флотилии [2, с. 67–77].

Развитию в Астраханской губернии судостроения на промышленной основе способствовал в 1826 г. перевод адмиралтейства из Казани в г. Астрахань. Она оставалась базой военного флота России на Каспии до 1867 г., когда он был перемещён в Баку. Военная флотилия состояла из 18 паровых и 12 парусных судов.

Астраханская и Балахнинская верфи активизировались с 1835 г., когда правительство в виде эксперимента построило пароход в 100 сил для перевозок товаров на Каспии и буксировок судов по мелководью Нижней Волги. В 1845 г. в этом бассейне уже было 241 мореходное судно и до 460 морских расшив. Для охраны русских промыслов и торговли к 1846 г. на верфях Нижнего Новгорода, Балахны и Астрахани было построено четыре железных парохода, шхуна, бот и две баржи. В середине XIX в. в Астрахани в меньшей степени, чем в двух выше названных городах, строились морские суда, такие как шкоуты и шхуны. Зато остальной рыболовный флот в основном создавался здесь на верфи около селения Балды и на ватагах Голодной, Безпутинской, Харбае, Седлистой, Житной. Материалы для судостроения – лес, железо, якоря, пеньку, парусину, смолу завозили из губерний Волго-Камского бассейна.

Параллельно с государственным строительством военного флота развивалось купеческое судостроение. Если в допетровские времена судно строили ради одного рейса, после чего его разбирали и продавали на дрова, то с середины XVIII в. стали строить из расчёта на несколько навигаций. Купцов, лично возивших товары на продажу, постепенно стали вытеснять предприниматели судовладельцы, предоставлявшие за определённую плату суда в наём.

Деревянное судостроение стихийно складывалось по берегам рек. Саратовский статистический комитет, исполняя повеление собирать сведения о судостроении, докладывал в 1873 г., что постройка судов в губернии не составляет специального занятия местных жителей. Тем не менее, в г. Балашове по весне строили около 10 барок, на которых во время половодья сплавляют хлеб. Барки были 12,5 сажений в длину и 14,5 аршин в ширину. Лес для этих целей заранее свозился к месту постройки санным путем. Все затраты на постройку и оснащение 1 барки составляли около 5 тыс. руб. Лоцманы и бурлаки приходили из Пензенской губернии.

В Дубовском посаде той же губернии семейно занимались постройкой лодочных лодок. Лодки строили небольшого размера на берегу реки без верфей и пристаней. Материал приобретали обычно в селе Свиногорье Вятской губернии. Лодка обходилась в 20–25 руб. 400 местных жителей, из них 40 лоцманов, имели собственные суда – рыбницы, косушки и дощаники. Ради рыбодобычи держали лодочные суда более 50 семейств. В селе Золотое Камышинского уезда Саратовской губернии строили мелкие суда для собственных нужд – лодки-дощаники ценой от 50 до 600 руб. Занимались судостроением и в г. Вольске. А в Чернозатонской волости Хвалынского уезда располагалась механическая мастерская купца 2 гильдии, механика Л.К. Бенке, где с применением винторезных и сверлильных станков ремонтировались даже пароходные машины [13, л. 11–54].

Исследователь судостроения на Волге отмечал, что в середине XIX в. в устье реки преимущественно использовались примитивные приёмы и подходы к деревянному судостроению. Так, доставленные в Астрахань корпуса судов, изготовленные в верховье Волги, местные судовладельцы нередко перестраивали по своим соображениям, вмешивались в конструкции уже готовых изделий вопреки запретам на то правительственных постановлений, используя для этих задач барочный, т.е. корабельный, лес. Мастера, нанятые на работу для перекраивания корпусов, были из татар, иранцев, и лишь небольшой процент составляли русские. Они не имели специального образования, не знали чертежей.

Для постройки новых судов и для перестраивания сплавленных с верхних верфей изготавливались временные помосты или полати. Для спуска на воду больших судов использовали спусковые фундаменты, а для малых – катки. Ловецкий флот вообще соорудили в местах поймы, куда весной прибывала вода, и суда сами всплывали.

Современники приходили к выводу, что на Северном Каспии, также как на Белом море, суда строили самоучки, но нижеволжский флот все же строился грамотнее. Их конструкции были крепче и надежнее, а строительство велось с большей сметкой. Хотя и в судовождении, и в содержании флота везде одинаково проявлялись извечные «авось да небось» и «те же неряшливость и грязь» [1, с. 531–533].

Исследователи полагают, что в 40-е гг. XIX в. на Нижней и Средней Волге началась промышленная революция на речном транспорте [19, с. 22], что позволило повысить товарность производства в этом регионе. Пятидесятые годы XIX в. стали бумом пароходного дела и развитием строительства пароходов на Волге. К слову, сам термин «пароход», как известно, появился в статье адмирала Рикорда, помещённой в № 46 журнала «Сын Отечества» за 1915 г. [27, с. 397, 427]. Крымская война приостановила пароходостроение. Но с 1856 г. их число стало быстро расти. Проблемой оставалось почти полное отсутствие в России машиностроительных заводов, могущих производить мощные паровые машины. Кадры судоводных компаний тоже в значительной степени приглашались из-за рубежа. Не хватало ремонтных мастерских, верфей, зимовок.

В дальнейшем судостроительные и судоремонтные предприятия во множестве случаев вырастали из ремонтных мастерских. В 1859 г. в России насчитывалось уже 86 механических заводов, в том числе в Костроме, Нижнем Новгороде, Балахне, Рыбинске, Астрахани.

Бурно пароходство на Волге стало развиваться с отменой крепостного права. Наряду с оборудованием паровыми двигателями, суда стали строиться из железа, а затем исключительно из стали. По сравнению с железом это давало уменьшение толщины листа на 20 %, т.е. снижало массу судна, увеличивало грузоподъёмность с одновременным повышением прочности. В навигацию 1860 г. на Волгу вышло уже 247 пароходов. При этом 160 были полностью построены в России, а ещё для 23 в России были построены машины [19, с. 217]. Пароходы русского производства не уступали зарубежным. Вот какую оценку им давал инженер Саковников в 1875 г.: «Железное судостроение на Волге, зависимое от развития пароходства, идет с ним солидарно и весьма успешно конкурирует с иностранными заводами, не уступая им не только в технике дела, но и превосходя их в экономическом отношении. Самые сильные пароходы и экономические по расходу топлива и машинных материалов считаются на Волге пароходы постройки Шилова» [18, с. 312].

В докладе комиссии под председательством Л.Э. Нобеля по вопросу о содействии постройке морских и речных судов в 1875 г. отмечалось, что на русских верфях по заказам правительства изготавливались суда преимущественно небольших размеров для плавания во внутренних водах. Морские суда почти полностью заказывались за границей. Предлагалось все ввозимые суда разделить на морские и речные. Более мелкие речные суда рекомендовалось обложить охранительной пошлиной, а суда весом более 250 строительных тонн относили в докладе к разряду морских. Их

предлагалось освободить от пошлин. Также в докладе предлагалось вводить премии за постройку судов в России, в первую очередь, за постройку железных судов и пароходов, причём такого значительного размера, чтобы постройка судна в России была бы дешевле покупки его за рубежом. Строительство таких судов могло бы премироваться только в случае соответствия его классификации английского Ллойда. При выдаче премии следовало учитывать и пошлину, оплаченную за ввезённую для судна паровую машину, если таковая приобреталась именно с целью установки на построенное в России судно [15, с. 1–5].

Исследователь утверждает, что Каспийский морской железный торговый флот формировался почти исключительно за счёт судов, построенных в России [16, с. 67]. Заметную роль в этом процессе сыграли несколько центров судостроения, в том числе сформировавшихся на Нижней Волге.

На какой же базе велось строительство и ремонт судов на рубеже веков на Нижней Волге – деревянных и железных, парусных и паровых? Если строительство судов из дерева было довольно хорошо освоено в России в предшествующее время, то создание железных судов требовало принципиально другой производственной базы и материалов. В.К. Яцунский отмечал, что механические заводы чаще всего вырастали на базе мастерских при металлургических заводах и при предприятиях легкой промышленности. Так, механическая мастерская Сноведского завода в 30-е гг. XIX в. начала производить паровые машины, а с 50-х гг. там началось строительство пароходов. Им же замечено, что литейные заводы в ряде случаев стали выполнять судостроительные работы. Старейшим литейным предприятием в России были завод Берда и казённый Александровский завод в Петербурге. Бердовское предприятие, основанное в 1792 г., за 20 лет прошло путь от топоров и печных приборов до паровой машины. В 1815 г. там был построен первый в истории России пароход.

В первой половине XIX в. в России появляются и самостоятельные механические заводы, например в 1849 г. основан Сормовский завод для постройки пароходов. Возникшие позднее литейные заводы также сочетали это направление с машиностроением. Отмечена тенденция ускоренного развития в России транспортного машиностроения по сравнению с промышленным, а именно, речных пароходов. Из всех пароходов России на реках и озёрах, созданных к 1878 г., около 2/3 построено было отечественными предприятиями [28, с. 62–65].

Общество «Кавказ и Меркурий», возникшее как объединённое пароходство в 1857 г., имело на тот момент 14 пароходов, 46 барж, 5 пристаней и большой флот мелких судов. Перед правительством оно обязалось поддерживать почтовое сообщение между портами Каспийского моря, перевозить по фиксированным ценам казённый провиант, для чего получало ряд привилегий и обязалось построить не менее 20 пароходов за шесть лет. Общество сыграло огромную роль в перевозке войск и военных грузов на Каспии к театрам военных действий. Основные заводы компании располагались в Спасском затоне в устье р. Камы [26, с. 51–53]. Именно там согласно шестилетнему плану общества работ по строительству, ремонту и реконструкции судов от 1889 г. намечалось строительство машин и котлов [13, л. 2–12].

В связи с сокращением и передислокацией военно-морских сил на Каспии Морское министерство ликвидировало в 1866 г. Астраханский военный порт, а в 1867 г. упразднило Астраханское адмиралтейство. Общество «Кавказ и Меркурий» получило производственные мощности и оборудование адмиралтейства при обязанности сохранять их в полной исправности на случай возможной обратной передачи материальной части [26, с. 52]. В частности, в Астрахани «Кавказ и Меркурий» получило в аренду завод Морского ведомства, который специализировался на медных и чугуновых отливках, изготовлении машинных частей и ремонте корпусов и машин судов. В 1903 г. здесь трудились 237 рабочих, завод произвёл продукции на 239 тыс. руб.

В 1857 г. в г. Астрахани был построен первый механический завод с 13 мастерскими. Затем появились эллинги. В середине века появляются первые чугуно-

литейные заведения, в частности предприятие Лукьяновых было построено в 1850 г. и располагалось по 5-й Бакалдинской улице. В 1859 г. был построен деревянный плавучий док для ремонта судов. В конце XIX в. образовались судостроительные заводы и мастерские Я.В. Лукьянова, В.Е. Фалеева, Н.И. Артемьева, мастерские «Восточного общества» [20, с. 319].

В 1875 г. в Астрахани образованы мастерские товарищества «Лебедь» для ремонта собственных пароходов и шхун. В 1894 г. там имелись паровая машина в 10 сил, 5 горнов, печь, 14 различных станков. В мастерских работали 40 человек, произведено продукции на 10 тыс. руб.

В конце столетия в г. Астрахани появились предприятия акционерного общества «Мазут». Оно занималось ремонтом судов, котлов, медным и бронзовым отливом. Здесь в 1903 г. трудились 195 рабочих, произвели они продукции на 128 тыс. руб.

Все эти общества не только заказывали сторонним судостроителям, но активно строили флот сами, ремонтировали и обслуживали его. Эти и другие компании и частные владельцы имели судостроительные и судоремонтные заводы и мастерские. Наиболее крупным и технически оснащённым предприятием в этом регионе был судоремонтно-судостроительный завод Восточного общества товарных складов, работавший в интересах всех владельцев торгового флота на Каспии [20, с. 221].

Трудно воссоздать одномоментную картину всей сети производственных предприятий, масштабов и структуры производства, поскольку данные за многие годы отсутствуют, а имеющиеся страдают неполнотой. Так, согласно статистическим сведениям о заводах, механических мастерских за 1887 г. в г. Астрахани было несколько крупных, средних и мелких промышленных объектов этого профиля. Одним из самых заметных было «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель». Оно было учреждено в 1882 г. и располагалось на земле Городофорпостинской станицы Астраханского казачьего войска. Под руководством специалиста, инженера-механика по образованию, оно занималось докованием и ремонтом судов собственной компании. В дальнейшем также выполняло постройку судов по заказам других компаний. Заведение располагало одной паровой машиной и двумя паровыми котлами, имело до десятка токарных и сверлильных станков, паровой молот, семь кузнечных горнов, плавильную печь. В год оно выполняло работы на сумму 140000 руб. Среднее число работающих составляло 170 человек, т.е. по меркам того времени – довольно крупное производство. В 1912 г. на предприятии работали уже 489 рабочих и выпускали продукции на 561 тыс. руб. в год [17, с. 118].

Другое предприятие «Товарищества бр. Нобель», производившее мосты, паровые котлы, машинные части, медные и бронзовые отливки, появилось значительно позднее и располагалось у Астрахани на территории станицы Атаманской. В 1912 г. здесь работали 489 человек, использовался нефтяной двигатель в 35 сил и произведено продукции более чем на полмиллиона рублей.

Болдинский механический завод Н.А. Сапожниковой, основанный в 1884 г., имел 200 рабочих, паровую машину, паровой котел, локомобиль, восемь горнов, два десятка станков. Завод был загружен работой круглый год.

Чугунно-литейный завод Астраханского порта принадлежал Морскому ведомству и был основан ещё в 1867 г. Он располагался в двух кирпичных зданиях и состоял в содержании общества пароходства и торговли «Кавказ и Меркурий». Завод изготавливал котлы паровые, помпы, производил ремонт корпусов, машин и паровых котлов. На предприятии работали до 200 человек. Здесь имелись 2 паровые машины, 3 паровых котла, 23 станка и машин, 2 паровых молота, несколько специальных печей. Завод производил продукции на 76000 руб. в год, в основном проводя ремонт пароходов общества [17, с. 358], а в 1903 г. завод обеспечивал работой 237 человек и давал продукции на 239 тыс. руб.

Механический завод Н.И. Артемьева, открывшийся в 1878 г., находился в первом участке города. Он занимался ремонтом морских и речных судов, производя в

год работы на сумму 25 тыс. руб. Его работники – более 30 человек. Заведение имело 1 паровую машину, 1 паровой котел, 5 горнов и 6 станков. Завод работал круглый год.

Механические мастерские «Пароходного общества “Лебедь”» находились на Пароходной улице г. Астрахани. Здесь во главе с инженером-механиком, имевшим профессиональное образование, трудились 60 человек, предприятие имело 1 локомобиль, паровой котел, 8 станков. В год выполнялось работ на сумму 25000 руб. В 1895 г. на заводе работало до 150 человек.

На ул. Адмиралтейской находился слесарно-кузнечный завод И.Я. Кожеваткина. Он привлекал труд 4 рабочих, имел 2 станка. Изготавливал продукции всего на 750 руб. В 1895 г. завод выполнил работы по ремонту пароходных машин и механическому делу уже на сумму 10 тыс. руб. [22, л. 1–3].

На той же улице располагалось и слесарно-механическое и кузнечное заведение А.А. Иванова, основанное в 1882 г. Оно занималось сборкой корпусов небольших судов, заклёпкой пробоин, ремонтом машин, сварочными работами по ремонту судов. Здесь было занято около десятка рабочих, имелся 1 станок, 3 горна. Заведовал сам хозяин, не имевший специального образования.

Механические мастерские Товарищества Волго-Невского буксирного пароходства, построенные в 1882 г., располагались в первом участке г. Астрахани на эллинге, на арендованных у города землях. Занимались там мелким ремонтом собственных или арендованных компанией судов. Работая два месяца в году, они производило продукции на 10000 руб. Заведение привлекало труд 6 рабочих, имело 1 паровой котел, 1 локомобиль, 1 паровой котел и 3 горна.

Чугунолитейный механический завод П.Ф. Кошелева в Астрахани был построен в 1883 г. на Вороньем бугре. Он занимался отливкой и ковкой «пароходных вещей», производя в год работ на 12000 рублей. Здесь было занято 10 рабочих, использовалась паровая машина, паровой котел, кузнечный горн, три станка. Заведовал сам хозяин, не имевший специального образования [7, л. 17–62об.].

В 1887 г. в Астрахани по ул. Таможенной, 14 открылась паровая механическая мастерская Х.А. Бермана. В 1895 г. она была оснащена паровым котлом, двумя горнами, несколькими станками, производила в год продукции на 8–4 тыс. руб. [22, л. 52–55]. Предприятие и в 1912 г. продолжало заниматься ремонтом судов, а также отливкой металлоизделий.

В 1900 г. в Астрахани было несколько доков: железный неподвижный док был открыт при механическом заводе братьев Нобель, а при механическом заводе «Кавказ и Меркурий» имелся деревянный док, при ремонтной мастерской Куликова – 4 плавучих дока. Все они были оборудованы паровыми котлами [24, л. 151–151об.].

Приобретая береговые участки в районе Астрахани, пароходные общества устраивали при них мастерские для ремонта собственных судов. Общества «Надежда», «По Волге», «Самолет», «Восточное общество» имели там мастерские. Кроме того, собственные пароходные мастерские на набережной р. Волги имели М.С. Солин, И.И. Черных, Н.В. Мешков, а за Казачьим бугром на р. Болде находились пароходные мастерские М. Телятникова и А. Шитова [6, л. 40–42].

Бывало, что из кустарных мастерских, принадлежавших отдельным хозяевам, постепенно формировались крупные производства. Так, мастерские общества «Надежда» на ул. Пароходной были продолжением частной мастерской, принадлежавшей ранее Т.А. Димочкину и Н.В. Франгулову. Около 1900 г. кустарное производство было приобретено обществом «Надежда». Затем в 1908 г. мастерские перешли в собственность товарищества «Русь» (владелец В.Ф. Лапшин). К 1912 г. мастерские располагали механическим, котельным, кузнечным, столярным, электромеханическим и малярным цехом [5, л. 1].

К ранее известным заведениям прибавлялись новые судоремонтные и судостроительные заводы. Так, в 1903 г. отмечено появление Пароходной ремонтной мастер-

ской купца И.В. Беззубикова, расположенной на рыболовном промысле «Чурка». В мастерских было занято более 40 рабочих [8, л. 16об.]. Сумма производства не была показана, поскольку мастерские обслуживали собственный флот известного в России крупного рыбопромышленника Беззубикова.

В поле зрения государственных инспекторов, согласно ст. 62 и 63 Устава о промышленности, попадали лишь заведения, производившие продукции на сумму более 100 руб. в год.

Всего в 1887 г. в Астраханской губернии было зафиксировано 15 различных мастерских и заводов по ремонту, строительству судов и изготовлению машин и оборудования [3, л. 29–70].

В 1894 г. к прежним лидерам судостроения и судоремонта в Астрахани добавляется Восточное Общество товарных складов с годовым производством в 135 тыс. руб., а на 1913 г. – в 408,3 тыс. руб. [11, л. 21–46], в 1911 г. – судостроительный завод А.К. Норен с годовым производством на сумму 152, 2 тыс. руб. [4, л. 181–189].

К 1900 г. в Астраханской губернии имелось почти три десятка судоремонтных предприятий, большинство из которых было открыто в последнее десятилетие XIX в., именно тогда, когда Каспийский и Волжский нефтеналивные флоты получили бурное развитие. Большинство владельцев заводов были либо нефтепромышленниками, либо занимались перевозкой нефти. Из 29 предприятий лишь шесть были с наибольшим числом рабочих – от 101 до 237 человек. Остальные скорее были мастерскими [25, с. 70–71].

В статистических сведениях о заводах, фабриках и промышленных заведениях в Астраханской губернии за 1906 г. отражено наличие восьми крупных и средних предприятий по ремонту и строительству судов, а также изготовлению машин и машинных частей. Наиболее крупными оставались «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель» и нефтепромышленное и торговое общество «Мазут». На них было занято от 200 до 700 человек в каждом. Отмечено также 10 мелких предприятий по постройке лодок с объёмом производства от 200 до 1000 руб. и количеством работников от 1 до 5 [9, л. 5–264].

Неизвестное количество кустарей, производивших мелкие деревянные суда и их капитальный ремонт, оставалось «за кадром». Напомним, что в Астраханской губернии было до 30 тыс. ловцов, имевших собственный флот. Он постоянно требовал капитального и мелкого ремонта, замены судов. К кому-то им ежегодно приходилось обращаться за услугами особо сложного характера.

В 1909 г. в Астраханской губернии было зарегистрировано 14 мелких ремонтных мастерских по ремонту пароходов и непаровых судов. Значительная часть уже располагалась за пределами губернского центра. Кроме того, зафиксировано существование шести механических и чугунно-литейных заводов. По числу работающих и сумме производимой продукции, также как и ранее, лидировали «Кавказ и Меркурий», «Мазут», «Товарищество бр. Нобель» [10, л. 16–24].

Всего с 1850 по 1912 г. в Астраханской губернии – в Астрахани, в Астраханском и Царицынском уездах, в разное время существовало 59 крупных и средних предприятий, занимавшихся непосредственно судостроением и судоремонтом. Из них под определение фабрики подпадали 34. Кроме того, существовали ещё как минимум 10 предприятий, занимавшихся металлообработкой, изготовлением кованых и литых изделий для различных нужд, в том числе деталей машин, и строительством котлов и машин. Они прямо или косвенно были связаны с судостроением и судоремонтом, составляя важную часть инфраструктуры судостроительного комплекса.

В течение 30 лет до 1880 г. здесь были основаны всего пять предприятий такого профиля и масштаба производства. В 1880–1900 гг. их основано уже 38, а с 1900 по 1912 г. – ещё 16. Как видим, наибольшие темпы возникновения промышленных предприятий судоремонта и судостроения, а также механических предприятий широкого профиля характерны для промышленного бума конца XIX в. В следующее

десятилетие темпы падают. На 1912 г. из всех предприятий металлообработки и машиностроения в Астрахани осталось 43, из них именно судоремонтных и судостроительных – 39. 28 попадали под определение фабричного заведения, причём 27 фабричных заведений были именно судостроительными и судоремонтными, а 1 фабрика – заведением широкого профиля. Это, с одной стороны, говорит о стихийном развитии производства, сопровождавшемся появлением новых и исчезновением некоторых предприятий, их перепрофилированием в угоду конъюнктуре, с другой – о прочном укоренении этого вида промышленности, ушедшего далеко в своем развитии от примитивного промысла.

Судостроение и судоремонт постепенно меняли облик региона, его экономики, активизируя товарно-денежные отношения.

Список литературы

1. Боголюбов Н. История кораблестроения / Н. Боголюбов. – Москва : Тип. Л. Ф. Снегирева, 1880. – Т. 1. – 354 с.
2. Быховский И. А. Рассказы о русских кораблестроителях / И. А. Быховский. – Ленинград : Судостроение, 1966. – 284 с.
3. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 1, оп. 9, д. 1068.
4. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 22, оп. 1, д. 723.
5. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 297, оп. 1, д. 31.
6. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 297, оп. 1, д. 56.
7. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 32, оп. 1, д. 464.
8. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 32, оп. 1, д. 665.
9. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 32, оп. 1, д. 699.
10. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 32, оп. 1, д. 726.
11. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 32, оп. 1, д. 792.
12. Государственный архив Саратовской области. – Ф. 746, оп. 1, д. 31.
13. Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения / Э. Генриот. – Ленинград : Судостроение, 1974. – 192 с.
14. Доклад комиссии под председательством Л. Э. Нобеля по вопросу о содействии к постройке морских и речных судов. – Санкт-Петербург, 1875. – 75 с.
15. История отечественного судостроения : в 5 т. - Санкт-Петербург : Судостроение, 1995. – Т. 2. – 544 с.
16. История отечественного судостроения : в 5 т. - Санкт-Петербург : Судостроение, 1995. – Т. 3. – 605 с.
17. Лисичкин С. М. Очерки по истории развития отечественной нефтяной промышленности / С. М. Лисичкин. – Москва – Ленинград : Гостоптехиздат, 1954. – 404 с.
18. Марухин В. Ф. История речного судоходства в России / В. Ф. Марухин. – Москва; Орехово-Зуево : ОЗПИ, 1996. – 410 с.
19. Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота / В. П. Пузырев, В. Д. Скугорев и др. ; Минтранс России. – Москва : Согласие. 1995. – 275 с.
20. Природа, прошлое и современность Астраханского края. – Астрахань : Астраханский ун-т, 2008. – 450 с.
21. Российский государственный исторический архив. – Ф. 20, оп. 12, д. 8.
22. Российский государственный исторический архив. – Ф. 20, оп. 12, д. 8.
23. Российский государственный исторический архив. – Ф. 20, оп. 13а, д. 11.
24. Самедов В. А. Нефть и экономика России (80–90 гг. 19 в.) / В. А. Самедов. – Баку : Элм, 1988. – 166 с.
25. Цыбин В. М. Пароход на Волге / В. М. Цыбин. – Саратов, 1996. – 185 с.
26. Шубин И. А. Волга и волжское судоходство / И. А. Шубин. – Москва, 1927. – 880 с.
27. Яцунский В. К. Промышленный переворот в России (к проблеме производительных сил и производственных отношений) / В. К. Яцунский // Вопросы истории. – 1952. – № 12.

References

1. Bogolyubov N. *Istoriya korablestroeniya* [History of shipbuilding]. Moscow, Tipografiya L. F. Snegireva Publ., 1880, vol. 1, 354 p.
2. Bykhovskiy I. A. *Rasskazy o russkikh korablestroitelnykh* [Stories about Russian shipbuilders]. Leningrad, Sudostroenie Publ., 1966, 284 p.
3. *State Archive of the Astrakhan region*, the found 1, inventory 9, the case 1068.
4. *State Archive of the Astrakhan region*, the found 22, inventory 1, the case 723.
5. *State Archive of the Astrakhan region*, the found 297, inventory 1, the case 31.
6. *State Archive of the Astrakhan region*, the found 297, inventory 1, the case 56.
7. *State Archive of the Astrakhan region*, the found 32, inventory 1, the case 464.
8. *State Archive of the Astrakhan region*, the found 32, inventory 1, the case 665.
9. *State Archive of the Astrakhan region*, the found 32, inventory 1, the case 699.
10. *State Archive of the Astrakhan region*, the found 32, inventory 1, the case 726.
11. *State Archive of the Astrakhan region*, the found 32, inventory 1, the case 792.
12. *State Archive of the Saratov region*, the found 746, inventory 1, the case 31.
13. Genriot E. *Kratkaya illyustrirovannaya istoriya sudostroeniya* [Brief illustrated history of shipbuilding]. Leningrad, Sudostroenie Publ., 1974, 192 p.
14. *Doklad komissii pod predsedatelstvom L. E. Nobelya po voprosu o sodeystvii k postroyke morskikh i rechnykh sudov* [The report of the Commission, chaired by L.E. Nobel on the issue of assistance to the construction of sea and river vessels]. St. Petersburg, 1875, 75 p.
15. *Istoriya otechestvennogo sudostroeniya: in 5 vol.* [History of domestic shipbuilding: in 5 vol.]. St. Peterburg, Sudostroenie Publ., 1995, vol. 2, 544 p.
16. *Istoriya otechestvennogo sudostroeniya: in 5 vol.* [History of domestic shipbuilding: in 5 vol.]. St. Peterburg, Sudostroenie Publ., 1995, vol. 3, 605 p.
17. Lisichkin S. M. *Ocherki po istorii razvitiya otechestvennoy neftyanoy promyshlennosti* [Essays on the history of the development of the domestic oil industry]. Moscow, Leningrad, Gostoptehizdat Publ., 1954, 404 p.
18. Maruhin V. F. *Istoriya rechnogo sudokhodstva v Rossii* [History of river navigation in Russia]. Moscow, Orekhovo-Zuevo, OZPI Publ., 1996, 410 p.
19. Puzyrev V. P., Skugorev V. D. et al. *Pod flagom Rossii: Istoriya zarozhdeniya i razvitiya morskogo torgovogo flota* [Under the flag of Russia: History of the origin and development of the merchant marine fleet]. Moscow, Soglasie Publ., 1995, 275 p.
20. *Priroda, proshloe i sovremennost Astrahanskogo kraya* [Nature, the past and the present of the Astrakhan Region]. Astrakhan, Astrakhan State University Publ., 2008, 450 p.
21. *Russian State Historical Archive*, the found 20, inventory 12, the case 8.
22. *Russian State Historical Archive*, the found 20, inventory 12, the case 9.
23. *Russian State Historical Archive*, the found 20, inventory 13a, the case 11.
24. Samedov V. A. *Neft i ekonomika Rossii (80–90 gg. 19 v.)* [Oil and the economy of Russia (80–90s of the 19th century)]. Baku, Elm, 1988, 166 p.
25. Tsybin V. M. *Parokhod na Volge* [Steamer on the Volga]. Saratov, 1996, 185 p.
26. Shubin I. A. *Volga i volzhskoe sudokhodstvo* [Volga and Volga Shipping]. Moscow, 1927, 880 p.
27. Yacunskiy V. K. *Promyshlenny perevorot v Rossii (k probleme proizvoditel'nykh sil i proizvodstvennykh otnoshenij)* [Industrial Revolution in Russia (to the problem of productive forces and production relations)]. *Voprosy istorii* [History questions], 1952, no. 12, pp. 15–25.