

# Историко-краеведческие исследования регионов России

---

Э.Г. Истомина

## Корабельные леса Европейской России как ресурс регионального развития в XVIII–XIX вв.

Статья посвящена корабельным (заповедным) лесам России XVIII–XIX вв., которые являлись мощным общественно-экономическим ресурсом и фактором, способствующим созданию законодательной базы в сфере природопользования. Проанализирован процесс становления хозяйства и охраны корабельных лесов и их влияния на различные виды промышленного производства регионов. Особое внимание уделено проблемам управления и эксплуатации этого вида лесов (заготовки и доставки к портам для нужд морского флота).

*Ключевые слова:* корабельные (заповедные) леса, уставы и инструкции, посвященные лесным ресурсам, корабельные округа, лесной департамент, лесоохранительная политика.

Территория Европейской России с незапамятных времен считалась самой лесистой в Европе. «Вряд ли какой другой народ вступал в историю со столь богатой хвойной шубой на плечах; именитым иностранным соглядатаям, ездившим сквозь нас транзитом повидать волшебные тайны Востока, Русь представлялась сплошной чащобой с редкими прогалинами людских поселений», – как образно выразился Л.М. Леонов, автор знаменитого романа «Русский лес»<sup>1</sup>. Масштабные и интенсивные социоэкономические процессы, связанные с эксплуатацией лесных ресурсов, действительно давали основание говорить о России как территории с высокой степенью лесистости. Однако не было в Европе и страны, где можно было найти столь большие пространства, совершенно

лишенные лесов. На Европейско-Уральскую зону, где проживало три четверти населения, приходилось всего около четверти лесных площадей. Между тем лес в России являлся природным ресурсом, заключавшим в себе огромные потенциальные возможности и выполнявшим значительные социоэкономические и экологические функции. Лес требовался на строительство городов, сел и деревень, на топливо, на создание самых различных видов транспорта, начиная от малой тележки и кончая самыми крупными речными и морскими судами, на различные виды промыслов. Он же являлся и потенциальным фондом пашни. Чем быстрее шло развитие производительных сил и ускорялись темпы роста населения, тем больше лесных площадей подвергалось вырубке, как правило, беспорядочной, стихийной.

До начала XVIII в. вопросы лесопользования, охраны и лесной собственности в государственных масштабах практически не рассматривались. Лишь благодаря взятому Петром I курсу на развитие кораблестроения и создание собственного морского флота отношение к лесным ресурсам коренным образом изменилось не только со стороны властей, но и во всех слоях общества. Ранее же в государстве не имелось не только конкретных сведений, но и общего представления о количестве и качестве лесов. К моменту издания первых «лесных» указов Петра в стране существовало в значительной степени условное деление лесов на собственно государственные (казенные), владельческие, а также въезжие и спорные. Условность этого деления усугублялась множеством ошибок и неточностей предшествовавших межеваний, просчетами при составлении писцовых книг. Да и при относительном изобилии лесов в точном определении границ лесных участков особой нужды не было.

В ходе решения поставленных Петром I задач по выявлению и сохранению строевого леса стало очевидным, что дальнейшее развитие различных важнейших отраслей хозяйства потребует значительных объемов лесных ресурсов и, соответственно, определенной регламентации в их использовании. Существенным импульсом к появлению лесов, которым уделялось особое внимание, явилась обширная серия указов Петра, направленных на решение главной задачи – выявление и сбережение лесных ресурсов для нужд кораблестроения. Особое значение в этом отношении имел указ от 19 ноября 1703 г. «Об описи лесов во всех городах и уездах, от больших рек в сторону до 50, а от малых до 20 верст»<sup>2</sup>. Описание производилось независимо от того, кому принадлежал лес. Сохранение лесных угодий предусматривалось, прежде всего, в местах, удобных для недорогой перевозки, т. е. вблизи судоходно-сплавных рек.

На территориях, подлежащих описанию, запрещалась рубка таких пород, как дуб, клен, ильмовые, лиственница и сосна (последняя – определенных размеров). Так, в начале XVIII столетия появились особые заповедные леса, отдельные участки которых сохранились до настоящего времени (Шипов лес, Теллермановская роща в Воронежской области и др.). Наказания, штрафные санкции за нарушение петровских указов были необычайно суровыми. За срубленный дуб или значительную порубку прочих заповедных деревьев виновного ожидала смертная казнь или отправка на многолетние каторжные работы «с вырезанием ноздрей».

Кроме общих указов о назначении заповедных пород для нужд Адмиралтейства, были выделены определенные массивы лесов по берегам Невы, Тосны, Охты (в семи верстах от берега) и на двух верстном расстоянии от прочих притоков Невы<sup>3</sup>. По особым указам берегались заповедные леса, расположенные вблизи сплавных рек Мсты, Свири, Паши, Волхова, Ловати, Шелони, Полы и их притоков, служивших важнейшими водными путями для доставки корабельной древесины в Петербург<sup>4</sup>. Строгий надзор за лесами осуществлялся в Ладожском и Шлиссельбургском уездах<sup>5</sup>. Указ, подтверждавший суровое наказание за рубку лесов, объявленный в 1703 г., появился и в январе 1718 г.<sup>6</sup> Распоряжения Петра, направленные на сохранение заповедных лесов, учреждение в них охраны, описание, межевание, превратились в ежегодные действия и распространялись не только на территорию, ближайшую к Петербургу, но и на такие отдаленные местности, как Казанская и Астраханская губернии<sup>7</sup>. В 1719 г. были определены функции «по смотрению и сбережению» лесов в лице чинов Адмиралтейств-коллегии, ставшей на ближайшие десятилетия основным учреждением, ведавшим лесным хозяйством страны<sup>8</sup>.

Основная часть всех предписаний в 1720-е годы нашла отражение в двух документах: Инструкции от 19 июля 1722 г., данной обер-вальдмейстеру Глебовскому, и широко известной, так называемой обер-вальдмейстерской инструкции от 3 декабря 1723 г., положения которой действовали многие годы<sup>9</sup>. Этот документ преследовал лишь одну цель – создание лесного фонда исключительно для кораблестроения. Штрафы были несколько смягчены, хотя за умышленный поджог леса по-прежнему грозила смертная казнь. Не утрачивали своей силы и указы, направленные, по мнению законодателя, на употребление древесины (например, веками бытовавший обычай хоронить в дубовых гробах, использовать «топорные» доски вместо «пилёных» на строительство судов и т. д.).

В «лесных» указах Петра I просматривалось пренебрежение к правам лесовладельцев, что создавало в обществе мнение о лесных

ресурсах как о государственном достоянии. А суровость наказаний за лесопользование могла сравниться лишь с карой за преступления государственной важности. Однако политика Петра вполне соответствовала духу времени и взглядам на этот предмет во всех европейских государствах, где, как правило, за правительством признавалась верховная власть над лесами. Во Франции, например, действовали законы, разработанные в 60–70-е годы XVII в. при участии известного государственного деятеля Ж.Б. Кольбера, министра Людовика XIV. Знаменитый «Ордонанс вод и лесов» узаконил использование для флота не только казенного леса, но и частновладельческого. Подобные законы во имя обеспечения нужд народного хозяйства были приняты в Дании и Германии<sup>10</sup>.

Однако основные нормы петровских указов в последующие десятилетия все более и более расходились с реальной действительностью. Все явственней стали обозначаться и обостряться проблемы, связанные с собственностью на леса. Резкое увеличение спроса на древесину (на нужды строительства, топлива и внешней торговли) порождало в лесной сфере множество жалоб и разбирательств. Тем не менее законодательная основа в отношении корабельных лесов, заложенная в первой четверти XVIII столетия, просуществовала без радикальных перемен почти до 80-х годов, т. е. до знаменитого указа 1782 г. Екатерины II о предоставлении частных лесов в полное распоряжение их владельцев<sup>11</sup>. Однако, заботясь о лесах, идущих на нужды кораблестроения, Екатерина в 1786 г. обнародовала следующее предписание:

Из лесов, данных заводам и фабрикам, также всем селениям и деревням, ведомству директоров домоводства отделить, окопать рвами и беречь на государственное кораблестроение пятые части высокоствольных лесов 1-й и 3-й статей во всех лесных дачах, выбирая преимущественно участки вдоль больших судоходных рек и притоков их, лежащих также по морскому берегу и близ морских пристаней<sup>12</sup>.

Эти «пятые части» превратились в так называемые заказные рощи.

С 1797 г. лесное хозяйство оказалось под пристальным вниманием и Павла I, проявлявшего особый интерес к речному и морскому судостроению и – как следствие этого – к лесным ресурсам. В инструкции форстмейстерам (ученым лесоведам) от 12 марта 1798 г. Павел подтвердил необходимость выявления заказных корабельных рощ<sup>13</sup>. В этот же год был создан Лесной департамент, функционирующий некоторое время в ведомстве Адмиралтейств-коллегии, власть которой распространялась и на корабельные леса. Название

«заповедные» леса, необходимые для флота, сохранялось до 1802 г., когда на основе Устава о лесах, утвержденного 11 ноября 1802 г., были созданы комиссии «для проведения в известность государственных лесов». В инструкции, подготовленной для этих комиссий, название «заповедные» было заменено на «корабельные». Под ними подразумевались произраставшие на хорошей почве, от больших рек в стороны на 100, а от малых на 25 верст дубовые, лиственничные и сосновые мачтовые деревья<sup>14</sup>. Само понятие «заповедные леса» постепенно исчезло из практики и официальных документов.

После учреждения Департамента госимуществ в 1811 г. корабельные леса отграничили от всех прочих государственных. Однако широкомасштабное выделение заказных рощ началось лишь с 1819 г., т. е. после того как начал действовать специальный Устав о корабельных лесах 1817 г.<sup>15</sup> Все они подверглись административно-территориальному делению, составившему три округа: Низовой, Северный и Западный. В состав Низового округа были включены корабельные леса восьми губерний: Вятской, Казанской, Нижегородской, Пензенской, Оренбургской, Саратовской, Симбирской и Тамбовской. В основном это были массивы дубовых и сосновых (мачтовых) деревьев, произраставших в бассейне Волги. Они предназначались для Балтийского флота, Каспийской флотилии и Казанского адмиралтейства. Для последних двух часть лиственничного леса поступала дополнительно и из Пермской губернии. В Северный округ вошли Архангельская и Вологодская губернии, где в бассейне Северной Двины были сосредоточены корабельные лиственничные, сосновые большемерные и мачтовые леса, в которых нуждалось Архангельское адмиралтейство. Дубовые леса на северных землях отсутствовали, и заготовка их велась в Костромской, Вятской и Казанской губерниях. Некоторое количество корабельного леса сюда также шло из Пермской губернии. Западный округ объединял в своем составе корабельные лесные массивы в Могилевской, Минской, Киевской губерниях (в бассейне Днепра). Из первых двух губерний часть корабельного леса по Западной Двине можно было доставлять на верфи Балтийского флота<sup>16</sup>. Дополнительно для Петербургского адмиралтейства и балтийских портов на строительство военных и транспортных судов малого ранга лес поставляли из Олонецкой, Петербургской и Новгородской губерний. К Рижскому и Ревельскому портам для ремонта военных судов и для прочих портовых надобностей корабельная древесина частично заготавливалась в Лифляндии и Эстляндии<sup>17</sup>.

Во главе каждого округа стояло правление, на которое возлагались как забота о благополучном состоянии корабельных рощ,

так и их эффективное использование. Но надзор за корабельными лесами, выделение их из состава прочих государственных лесных дач, составление планов и описаний оставались на обязанности чиновников Лесного ведомства. Состав окружных правлений имел обширные штаты: советники (среди них корабельные инженеры и ученый форстмейстер (лесничий), канцеляристы, комиссионеры (для поиска, заготовки и вывоза леса), помощники корабельных инженеров (наблюдали отделку, сортировку и сдачу лесоматериалов флоту), комендоры, подрезчики, плотники, пильщики и другие мастеровые. Однако, несмотря на «раздутые» штаты, окружные правления явно не справлялись со своей важнейшей обязанностью – содержать в нужном состоянии корабельные леса, тем более что выделы их и в 40-е годы не прекращались. Следует отметить и то, что ежегодная работа в корабельных лесах имела значительные масштабы. Каждую весну окружное правление отправляло в ряд губерний особые партии «приисщиков» и заготовителей (под присмотром ученых лесничих и тиммерманов – корабельных плотников), снабженных картами и планами корабельных лесов. Вырубки велись под наблюдением указанных лесных чиновников. Здесь же, на местах, корабельные мастера и их помощники осуществляли сортировку и отбраковку деревьев. В обширном Низовом округе заготовку (рубку и вывозку) корабельных лесов производила специально выделенная для этой цели одна из категорий государственных крестьян из татарских, мордовских, марийских и других селений, так называемые лашманы (*нем.* laschen – обрубить, обтесывать, mann – мужчина, человек). Вместе с увеличением объема заготовок число лашманов постоянно увеличивалось. Эта одна из тяжелейших повинностей к 1817 г. охватила около 1 млн человек. Сокращение этого количества осуществилось лишь после многолетней борьбы лашманов (было оставлено 120 тыс. человек). И лишь благодаря социоэкономическим сдвигам, образованию рынка наемной силы и постоянных попыток поволжских крестьян освободиться эта повинность была отменена<sup>18</sup>. В других округах заготовка осуществлялась разными способами – нередко путем «нарядов местных поселян по сдельной плате»; в Западном округе найм рабочей силы производился через комиссионеров. Во второй половине XIX в. заготовительные работы и подвоз к конечным пунктам отправки производился путем найма.

К 40-м годам XIX в. находить участки леса под корабельные рощи становилось все сложнее. Если раньше нужные вырубки осуществлялись на расстоянии не далее 25 верст от рек, то теперь обнаружение их чаще всего происходило нередко за 50 и более

верст от пристаней. Необходимое количество большемерных корабельных деревьев ежегодно отправляли «приисщиков» искать в бассейны рек Ветлуги, Вятки, Унжи. Отборные экземпляры сосен (для крупнокалиберных частей кораблей) можно было найти лишь за 80–100 верст от сплавных рек. География поисков высококачественной корабельной древесины постоянно расширялась, все больше захватывая западные губернии и Север. Рощи отделялись от прочих лесов просеками, от полей – межами. Так, в Низовом округе (Казанская, Нижегородская, Пензенская, Тамбовская, Симбирская, Оренбургская и Вятская губернии) к 1828 г. было выделено 238 рощ на 358 тыс. десятинах. Приоритетное положение корабельных лесов предьявляло к ним и особые требования. Кроме качеств обычного строевого леса, корабельный должен был отличаться особыми свойствами, необходимыми в деле кораблестроения. При этом мачтовыми деревьями признавались лишь те, которые могли дать бревно в длину не менее 19,5 м, с диаметром на высоте 6 м – около 51 см, а в отрубе – 30,5 см. Обычно сосна становилась пригодной на мачты лишь со 150-летнего возраста. Лиственница достигала размеров, позволяющих считать ее полноценным корабельным материалом, только в возрасте 150–200 лет. Самые крупные части кораблей требовали дубовых деревьев в возрасте 350 лет<sup>19</sup>. Для строительства одного 60-пушечного корабля нужно было 1700, для 100-пушечного – более 6000 большемерных деревьев. В среднем на постройку корабля выделялось до 3000 деревьев. В первой четверти XVIII в., когда шло интенсивное создание флота, на кораблестроение (без учета малых судов) ежегодно использовалось до 84 000 большемерных деревьев дуба и сосны. В период 1726–1762 гг. строительство сократилось почти в три раза, соответственно уменьшились и поставки древесины. В первой половине XIX в. ежегодные расходы не превышали 99 000 корабельных деревьев. Но заготовки, как правило, более чем в два раза превышали поступления, так как на пристанях всегда отбраковывалось не менее 45 % древесины. Часть ее попадала в продажу, а около 10 % леса терялось в пути к пристаням<sup>20</sup>.

Низовой округ сразу после утверждения открыл свое правление в Казани, которое в первые же годы своего существования стало заниматься выделом корабельных рощ. Часть рощ, особенно в Вятской и Казанской губерниях, действительно представляли собой участки с отборным, высококачественным корабельным лесом. Но во многих уездах Нижегородской, Пензенской и Тамбовской губерний отводили под рощи леса, мало отвечающие предьявляемым требованиям. Многие из них вообще не имели дубовых насаждений и нередко преобладающей породой являлись осина и липа.

Значительные злоупотребления при заготовке корабельных лесов, неупорядоченная тяжелая служба лашманов в Низовом округе вызвали необходимость создания в 1826 г. Комитета, в задачу которого входило детальное исследование положения дел в корабельных рощах и «приведение в известность» этого вида леса. Материалы, собранные представителями Комитета в 30-е годы, послужили основой для дальнейшей корректировки постановлений о корабельных лесах, об управлении и эксплуатации этих важнейших лесных ресурсов. Основой для этой работы послужили документы, полученные от представителей Морского ведомства, обследовавших корабельные рощи. Так, побывавший в Низовом округе вице-адмирал Рожнов обнаружил в Нижегородской, Тамбовской, Пензенской, Симбирской и Казанской губерниях «разнокалиберные» корабельные рощи, каждая из которых могла быть площадью от двух–трех до нескольких сотен десятин. Средние из них достигали 3–5 тыс. дес. «Величайшая из всех корабельных рощ» встретилась в Лукояновском уезде Нижегородской губернии (Починковская – вблизи с. Печи), площадь которой насчитывала 16 500 дес. Однако существовали и более грандиозные по своим размерам рощи. Так, Большая Сурская роща начиналась в 10 верстах ниже г. Курмыша и простиралась по р. Суре до границы с Алатырским и Ядринским уездами почти на 70 верст. Она делилась на пять частей, среди которых выделялась средняя часть – между селами Четаи и Ходар, занимая площадь в 18 167 дес.<sup>21</sup>

Состояние лесных насаждений в рощах было различным. Так, в известной Починковской роще имелся дуб, в основном непригодный для кораблестроения (множество экземпляров испорчено подсежкой, с гнилой сердцевиной и т. п.). Роща оказалась нечищенной, забитой валежником, просеки заросли, межевые столбы если и попадались, то более всего походили на кольца, нежели на какие-либо знаки. Вывоз леса из рощи осуществлялся на Кабаноскую пристань на р. Мокше, для чего нужно было преодолеть 50 верст сухопутной дороги. Прочие ближайшие рощи, осмотренные Рожновым в Нижегородской губернии, оказались в таком же состоянии. Самое ближайшее расстояние до пристаней р. Суры было не меньше 25–35 верст. Почти такая же картина открылась ревизору и в Тамбовской губернии. Выяснилось, что младшие лесничие (унтер-форстеры) сведений о рощах не имели, а сторожа из ближайших селений надежностью не отличались. Некоторые поляны внутри рощ были заняты под сенокосы. Во многих местах были заметны следы самовольных вырубок. Так, после осмотра Анаевской рощи (4150 дес.) по р. Вад в Спасском уезде Тамбовской губернии Рожнов в своем рапорте отметил:



Вольная порубка корабельного леса производится в большом количестве и с наглой дерзостью и насильством противу караульных, что наиболее производят крестьяне Анаевской волости, неповинуясь даже земским чиновникам и ферстерам<sup>22</sup>.

Количество роц по настоянию Морского ведомства продолжало увеличиваться, но состояние их мало изменялось к лучшему. В 1833 г. директор Департамента корабельных лесов генерал-лейтенант Орловский поставил вопрос о новой ревизии роц с целью выявления и сохранения среди них лишь тех, которые действительно могли снабжать флот нужными лесными материалами. В итоге осмотра корабельных лесов в Нижегородской, Пензенской, Вятской, Казанской, Пермской, Оренбургской и Тамбовской губерниях стало очевидно, что под корабельные рощи выделены огромные площади, но на всех участках, откуда был возможен незатруднительный вывоз леса, корабельные деревья уже вырублены<sup>23</sup>.

Ревизия начала 30-х годов XIX в. показала, что в Низовом округе под корабельные рощи было выделено 809 304 дес. леса, в Балтийском округе 480 000, при этом нарезка леса под рощи в эти годы там еще продолжалась. В Северном округе лиственничные и сосновые мачтовые леса, составлявшие более 18 млн. дес., считались «неприкосновенными для других ведомств», но выдел роц там еще не начинался<sup>24</sup>. В целом положение дел в корабельных рощах после проведения ряда ревизий несколько улучшилось (кроме государственных лесничих появились еще и лесные чиновники от Морского ведомства, была усилена охрана). Но такая организация управления с двойным надзором порождала постоянные конфликты между чиновниками лесного ведомства и Морского министерства. Лесной департамент обвинял представителей Департамента корабельных лесов в уклонении от прямых обязанностей, связанных со своевременным освидетельствованием корабельных лесов, правильным их клеймением и т. п. В свою очередь, Морское министерство считало, что Лесной департамент при заготовках ведет нерациональные рубки лесов, осуществляет неумеренную продажу и проч. Однако усиленная, практически двойная охрана корабельных лесов, их особый статус, постоянные ревизии лесных чиновников возымели положительный результат. Именно в корабельных рощах производилось менее всего незаконных опустошительных рубок, в них время от времени закладывались площади под новые насаждения самых ценных древесных пород. Крестьяне опасались использовать древесину из корабельных роц и чаще всего «обходили их сто-

роной». В 1844 г., когда в Госсовете рассматривался проект нового «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных», Морское министерство прислало свое заключение о главах, касавшихся наказаний за преступления и проступки, наносившие ущерб доходам казны. Оно отметило необходимость включения статей, посвященных рассмотрению нарушения Устава о корабельных лесах. При этом особо подчеркивалось, что наказания за порубки собственно казенных лесов и корабельных рощ не могут быть одинаковыми. Хищение и порча корабельных деревьев требовали оценки по особой, более строгой, шкале, что также приостанавливало незаконное сведение ценных лесов<sup>25</sup>.

Тем не менее в конце 40-х годов встал вопрос об окончательной передаче корабельных лесов в Лесное ведомство. В этот период по-прежнему функционировали три округа корабельных лесов – Низовой, Северный и Балтийский. Из ряда участков корабельных лесов, не вошедших по разным причинам в эти округа, были составлены отдельные лесничества (в Нижегородской, Воронежской, Олонецкой и Пермской губерниях), которые остались в непосредственном ведомстве Департамента корабельных лесов. Опыт работы в корабельных лесах показал, что Морское министерство никогда не могло иметь на местах достаточное количество квалифицированных кадров и охраны. При этом требования Морского ведомства, предъявляемые к поставкам корабельной древесины, не учитывали состояния лесных ресурсов. Правительство пришло к решению, что Министерство госимуществ будет более успешно справляться с обеспечением флота корабельным лесом. За Адмиралтейским ведомством оставалось право пользоваться корабельными лесами, самостоятельно делать выборку нужной древесины и доставлять ее к верфям. Окружные управления, как изжившие себя, ликвидировались<sup>26</sup>. При передаче корабельных лесов в Лесное ведомство в 1849 г. были описаны все корабельные рощи в 17 губерниях (Архангельской, Владимирской, Вологодской, Вольнской, Воронежской, Вятской, Казанской, Костромской, Курской, Нижегородской, Новгородской, Оренбургской, Олонецкой, Пензенской, Симбирской, Таврической, Тверской). Общий итог – под корабельными лесами находилось 1 559 297 дес. Кроме того, для Петербургского адмиралтейства и Кронштадтского порта «на вечные времена» ежегодно выделялось из Олонецкой губернии (Олонецкий, Петрозаводский, Лодейнопольский, Вытегорский, Пудожский и Повенецкий уезды) 80 000 деревьев на 1 257 496 дес. В целом вместе с этой площадью Морскому министерству было предоставлено 2 816 793 дес. леса<sup>27</sup>.

Неудобства от «раздвоения власти» над корабельными лесами были очевидны как для Морского министерства, так и для Лесного департамента, но разделение функций затянулось на несколько лет. И лишь с декабря 1853 г. основные обязанности по отношению к корабельным лесам перешли к чиновникам Министерства госимуществ, хотя Морское ведомство продолжало оставаться причастным к заготовке и доставке корабельной древесины. Однако и оно вскоре предоставило снабжение всех адмиралтейств путем закупки леса у частных лиц, отказавшись от права брать леса беспошлинно из казенных дач. Это привело в 1859 г. к окончательной ликвидации Департамента корабельных лесов. Лесной департамент Министерства госимуществ получил в полное распоряжение обширный фонд корабельных лесов, который явно превышал потребности российских верфей и портов. Естественно, в разные периоды требовалось неодинаковое количество корабельной древесины – были годы, когда на некоторых верфях не строилось ни одного корабля. В конце 1840 – начале 1850-х годов самым крупным адмиралтействам – Кронштадтскому и Петербургскому – ежегодно требовалось около 130 тыс. куб. футов, что составляло ничтожное количество леса по отношению к имеющимся площадям. Однако адмиралтейские наряды-заявки зачастую составлялись с учетом того, что далеко не весь затребованный лес доходил до потребителя. Так, в 1851 г. из Низового округа по адмиралтейской заявке для Петербурга требовалось 14 571 штук дубовых, лиственничных и сосновых деревьев – 672 550 куб. фут., а заготовлено и доставлено – 176 157 куб. фут.<sup>28</sup> В 1853 г. для постройки 74-пушечного корабля в Архангельске понадобилось 27 748 штук бревен, брусьев, сосновых мачт, рангоутов, деревьев с корнями и проч., а прибыло 37 145 штук<sup>29</sup>.

При передаче корабельных лесов в Министерство госимуществ особенно остро стоял вопрос о состоянии их в западных губерниях. Контр-адмирал Истомин, обследовавший эту территорию в 1853 г., писал, что леса в этих губерниях уже «не представляют особого изобилия» и «в будущем ужасают невозможностью обеспечивать потребности черноморского флота, если не будет обращено особое внимание на сохранение казенных лесов этого края собственно для надобностей адмиралтейских»<sup>30</sup>. Он, предлагая всевозможные меры для экономного расходования корабельных лесов, считая, в частности, что заготовку леса следует поручать не комиссионерам, а флотским инженерам, особое внимание обращал на создание питомников с целью заведения новых дубовых лесов. Предложения Истомина нашли поддержку в правительстве.

Подсчеты, осуществленные в 1859 г., когда корабельные леса окончательно перешли в ведение Министерства госимуществ, показали, что в европейской части России сохранилось 1206 роц на площади в 1 983 344 дес.<sup>31</sup> В декабре 1859 г. часть корабельных лесов была передана в Департамент уделов: в Вологодской губернии 14 роц на 5459 дес. 1942 саж.; в Архангельской 51 роца – на 28845 дес. 1502 саж. Помимо массовой передачи в Вологодской и Архангельской губерниях, в Удельное ведомство отошли отдельные роци в ряде других мест: в Вятской губернии, Уржумском уезде – 471 дес. 2088 саж.; в Казанской губернии – 303 дес. 1370 саж.; в Костромской губернии – 9391 дес.; в Новгородской губернии – 614 дес. 1500 саж.; в Пермской губернии (роци Пермской и Вятской губерний находились в ведении Сарапульской конторы) – 12 492 дес. 1022 саж.; по Алаторской конторе – 1774 дес. 216 саж.; по Симбирской конторе – в даче – 499 дес. 1417 саж. Общая площадь отошедших к Департаменту уделов корабельных роц составила 59 852 дес. 1457 саж.<sup>32</sup>

Итак, корабельные леса влились в общую структуру государственных лесов после 150-летнего периода самостоятельного существования. 10 февраля 1860 г. Министерство госимуществ утвердило «Инструкцию для устройства корабельных роц», чем подчеркивалось в определенной мере особое отношение к флотским лесным ресурсам. Первый параграф инструкции гласил: «Корабельные роци и усвоенные флоту леса оставляются в прежних границах, за ними удерживается их прежнее название и их граничные знаки». Там, где роци граничили с крестьянскими лесами, предлагалось вырыть каналы в 1,5 аршина глубиной при двух аршинах ширины по верху и при одном аршине – по дну. Из дорог оставлялись только те, что были необходимы для сообщения между селениями. В начале и конце дорог ставились столбы с названиями роц и их величиной. Для лучшего сбережения молодых насаждений создавались заказные части. Роци делились на кварталы – 1–4 кв. версты. Величина ежегодного отпуска определялась по оборотам рубки. Если лес имел возраст 60 лет и оборот рубки составлял 160 лет, то роца делилась на 100 частей и ежегодно вырубалась только одна часть, причем только «спелые» деревья. Нормы вырубki для флота определялись таксаторами. Продажа леса из роц осуществлялась с торгов<sup>33</sup>.

Крупные лесные образования (в первую очередь многие годы функционирующие округа) определили специфические условия развития значительной территории в Европейской России. По многим рекам Среднего Поволжья (Вятке, Каме, Волге, Суре, Сви-

яге) были сформированы крупные пристанские производственные структуры, откуда шла отправка корабельных лесов к портам Архангельска, Санкт-Петербурга, Астрахани и безлесным территориям Донского края. Лесом, произраставшим на территории бывшего Низового округа, снабжалась горнозаводская промышленность Урала, сформировались и поддерживались лесообрабатывающее производство и различные промыслы. На Севере широкое использование корабельных лесов, помимо снабжения судостроительной промышленности, определило специфические условия развития данной территории, оказало значительное влияние на социально-экономический рост территорий, связанных с заготовкой и отправкой древесины. Оно способствовало развитию многих отраслей деревообрабатывающей промышленности и лесной экспортной ориентации региона. Разработка лесных ресурсов западных губерний позволила создать условия для бесперебойных поставок высококачественной древесины в портовые структуры Санкт-Петербурга, Кронштадта и Нарвы, создала возможность организации лесных внешнеторговых операций через Рижский порт.

В целом ресурсы, связанные с корабельными лесами, в значительной мере обусловили в рассматриваемый период развитие базовых макроэкономических функций, нацеленных на лесопромышленность, транспорт, дорожное строительство, лесную внутреннюю и внешнюю торговлю, способствовали геоэкономической целостности Северного, Средневолжского и Западного регионов.

---

#### Примечания

<sup>1</sup> *Леонов Л.М.* Русский лес. М., 1991. С. 208.

<sup>2</sup> ПСЗ-1. Т. 4. № 1950.

<sup>3</sup> Там же. Т. 6. № 3548.

<sup>4</sup> Там же. Т. 4. № 2607.

<sup>5</sup> Там же. Т. 5. № 3440.

<sup>6</sup> Там же. № 3149.

<sup>7</sup> Там же. Т. 6. № 3593.

<sup>8</sup> Там же. Т. 4. № 2017.

<sup>9</sup> Там же. Т. 6. № 4060 и Т. 7. № 4379. Вальдмейстеры – особые чиновники, следившие за исполнением «лесных» указов.

<sup>10</sup> *Истомина Э.Г.* Лесоохрнительная политика России в XVIII – начале XX века // Отечеств. история. 1995. № 4. С. 36.

<sup>11</sup> ПСЗ-1. Т. 21. № 15518.

<sup>12</sup> Там же. Т. 24. № 17564.

- <sup>13</sup> ПСЗ-1. Т. 25. № 18429.
- <sup>14</sup> Там же. Т. 27. Устав о лесах 1802 г. Ст. № 38; *Шелгунов Н.* История русского лесного законодательства. СПб., 1857. С. 349–350.
- <sup>15</sup> ПСЗ-1. Т. 34. № 27023.
- <sup>16</sup> РГИА. Ф. 387. Оп. 2. Д. 22634. Л. 96.
- <sup>17</sup> Там же. Л. 96–100.
- <sup>18</sup> *Клеянкин А.В.* Ясашные крестьяне и старослужилые люди Среднего Поволжья на адмиралтейских работах в XVIII – первой половине XIX в. // *Вопр. аграр. истории Среднего Поволжья. Дооктябрьский период.* Йошкар-Ола, 1978. С. 51–55.
- <sup>19</sup> *Редько Г.И.* Учебное пособие для студентов Лесотехнической академии. Л., 1984. С. 7–10.
- <sup>20</sup> Там же. С. 17–18.
- <sup>21</sup> РГАВМФ. Ф. 159. Оп. 1. Д. 72. Л. 10–15, 25.
- <sup>22</sup> Там же. Л. 20.
- <sup>23</sup> Там же. Д. 223. Л. 6–6 об., 11–12.
- <sup>24</sup> Там же. Л. 9–11.
- <sup>25</sup> Там же. Д. 555. Л. 42–47.
- <sup>26</sup> РГИА. Ф. 387. Оп. 2. Д. 21705. Л. 33–35.
- <sup>27</sup> Там же. Л. 39–39 об. (без западных губерний).
- <sup>28</sup> *Арнльд Ф.* К истории Русского государственного управления // *Лесной журнал.* 1886. Вып. 6. С. 547–551.
- <sup>29</sup> РГАВМФ. Ф. 159. Оп. 1. Д. 895. Л. 87–90.
- <sup>30</sup> Там же. Д. 868. Л. 4.
- <sup>31</sup> РГИА. Ф. 387. Оп. 2. Д. 22634. Л. 105.
- <sup>32</sup> Там же. Ф. 387. Оп. 2. Д. 22634. Л. 36–38.
- <sup>33</sup> Там же. Д. 22304. Л. 15–21.