

Государственная политика заселения Царицынского и Кизлярского трактов во второй половине XVIII в.

Автор: С. С. Белоусов

Белоусов Сергей Степанович - кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник Института социально-экономических и гуманитарных исследований Южного научного центра РАН.

В истории освоения степей Волго-Донского междуречья крестьянами особое место занимают мероприятия российского правительства по заселению важнейших сухопутных артерий юго-востока России - Царицынского и Кизлярского трактов. Заселение этих стратегически важных для России, прежде всего в геополитическом плане, дорог являлось одним из важнейших компонентов политики российских властей в юго-восточном регионе на протяжении второй половины XVIII - первой половины XIX века.

Первые упоминания по этой проблеме встречаются в работах известных исследователей Северного Кавказа и Поволжья И. В. Бентковского¹, И. А. Бирюкова², Г. Н. Прозрителева³.

История заселения Кизлярского и Царицынского трактов теснейшим образом связана с созданием Кавказской укрепленной линии, основание которой было положено строительством в 1735 г. Кизлярской, а в 1763 г. Моздокской крепостей. Жизнеспособность новой линии, а значит и успех российской колонизации в то время во многом зависели от состояния Кизлярского тракта, по которому на Кавказ доставлялось все необходимое. Кизлярский тракт являлся составной частью Астраханского, который начинался в Москве, проходил через Тамбов, Царицын, Астрахань, Кизляр и заканчивался в Моздокской крепости. Протяженность Астраханского тракта составляла 1972 версты, из которых 560 приходилось на Кизлярскую дорогу, пролежавшую в большей своей части по местности безводной, засушливой и безлюдной, что сильно ограничивало пропускную способность дороги и ставило под угрозу снабжение российских войск на Кавказе. Необходимо отметить еще и то, что отсутствие укрепленных пунктов и вообще каких-либо поселений вдоль пути во многом облегчало горцам и татарам возможность совершать нападения на проезжающих и на мирных жителей Астраханской губернии.

16 сентября 1763 г. только вступивший в должность астраханского губернатора Н. А. Бекетов поручил сотнику Астраханского казачьего полка И. Голубеву с 6-ю казаками проехать по дороге от Астрахани до Кизляра и составить ее описание. Отряд должен был измерить протяженность пути и подыскать пригодные к поселению места. Казаки в точности выполнили задание и уже 10 октября того же года Голубев представил губернатору описание дороги. Отрядом был измерен путь в 351 версту от Астрахани к Кизляру и на всем его протяжении на расстоянии от 5 до 34 верст друг от друга выбраны 11 пунктов под поселения⁴. Внимательно ознакомившись с описанием дороги, Бекетов обратился в Сенат с предложением перенести Кизлярский тракт

ближе к Каспийскому морю и учредить вдоль него несколько населенных пунктов⁵. В них губернатор предложил поселить астраханских и кизлярских казаков, дополнив их беглыми крепостными, проживавшими в Астрахани. Все они должны были получить по 10 рублей на двор на обустройство, а расходы на содержание дороги планировалось возложить за плату на

калмыков. В целях возмещения затрат на содержание дороги Бекетов считал полезным ввести пошлину для проезжавших и разрешить государственную винную торговлю на тракте⁶.

Сенат в целом одобрил инициативу астраханского губернатора и в 1765 г. поручил военному инженеру Левину обследовать дорогу, составить ее подробное описание, а также в целях обеспечения безопасности тракта рассмотреть вопрос о постройке двух крепостей между Астраханью и Кизляром. В том же году Бекетов и Левин представили в Сенат свои сметы расходов и соображения о количестве людей, необходимых для поселения на тракте. Бекетов предложил привлечь к поселению тысячу семей донских казаков, но Сенат отклонил его проект⁷, возможно, исходя из опыта недалекого прошлого, когда создание Волжского казачьего войска на Царицынской линии за счет переселения туда донских казаков вызвало серьезное обострение отношений российского правительства с верхушкой донского казачества. Так дело о заселении Кизлярского тракта приостановилось на 12 лет.

Следующая попытка заселения указанного тракта была предпринята во второй половине 70 гг. XVIII века. В 1775 г. в России была осуществлена реформа, установившая новую систему административно-территориального устройства страны и местного управления. Проведение реформы, в свою очередь, выдвинуло на передний план решение проблемы приведения в порядок существующей сети дорог и создания новых путей сообщений, способных связать со столицей и между собой новые административные губернские и уездные центры. Вскоре на места поступил сенатский указ от 13 ноября 1775 г. "О сочинении генерал-губернаторам и губернаторам подробных описаний путевых трактов по всем губерниям", где местным властям предписывалось составить подробное описание и карты от губернского города до провинциальных и уездных городов, а от них до первых городов соседней губернии и от каждого города до Москвы и Санкт-Петербурга. В описание должны были быть включены сведения о населенных пунктах вдоль дорог с указанием числа жителей и расстояния между ними, о реках, мостах, переправах⁸.

На юго-востоке страны дополнительным фактором, способствовавшим усилению внимания властей к проблеме дорог, послужило начавшееся в 1777 г. строительство Моздокско-Азовской укрепленной линии. Она предназначалась для прикрытия от набегов черкесов и адыгов 500-верстной южной границы Астраханской губернии и Донской области. Линия должна была защитить донских казаков и калмыков от нападений горцев, обеспечив им безопасность в хозяйственной и торговой деятельности⁹.

В деле заселения тракта на этот раз местная администрация решила обойтись своими силами. В 1777 г. астраханский губернатор П. Н. Кречетников поручил местным властям поискать среди местных жителей согласных поселиться на Кизлярском тракте, одновременно выяснив, "какие надобны им притом привольности в торгах, сенокосе, в хлебопашестве, в рыболовстве, скотоводстве". Так как добровольцев не нашлось, командующий войсками Астраханской губернии генерал И. В. Якоби 25 ноября 1777 г. вошел в Сенат с представлением поселить принудительно на Кизлярском тракте "сходцев из верховых городов Волги" и крестьян, которые прибыли в губернию на поселение, но в силу различных обстоятельств не были устроены и добывали себе средства к существованию работами на соляных и рыбных промыслах. Этих людей он планировал поселить с денежными пособиями в пяти-шести местах тракта, рассчитывая, что если они приживутся в новых селениях, то "может к тому и охотники скажутся, чрез что со временем Кизлярская дорога и довольно населиться может". При наделении поселенцев пахотной землей и угодьями Якоби считал необходимым соблюсти интересы калмыков и "аульных татар", оставив им "земли довольное число", чтобы они "не возымели какого-либо на здешнюю сторону негодования"¹⁰.

Предложения Якоби заинтересовали некоторых жителей Астраханской губернии. Свои услуги в деле заселения тракта предложил администрации служащий Астраханской садовой конторы

Юсуп Тартбердыев. В урочище Зензели со своими крепостными крестьянами (21 чел.) изъявил желание поселиться полковник Астраханс-

стр. 154

кого казачьего полка Персидский, а у Линейной заставы - бывший работник портовой таможни Богданов. В урочище Зензели в то время уже проживали недавно поселившиеся там крестьянин Шапошников и отставной матрос Павлов, в обязанности которых входило обеспечение проезжавших по тракту продовольствием. Всем, подавшим прошения о поселении на Кизлярском тракте, Сенат распорядился выдать на обустройство беспроцентную ссуду в размере 3 тыс. руб. на 10 лет¹¹.

Несмотря на предпринятые астраханской администрацией усилия, заселить Кизлярский тракт тогда не удалось. В 1783 г. астраханский губернатор М. М. Жуков сообщал командующему войсками Кавказской линии генерал-поручику П. С. Потемкину, что "от Астрахани до Кизляра нет не только селения, но и вообще какого-либо жительство"¹². В отличие от предшественников, он считал необходимым предоставить переселенцам право самим выбирать места на тракте, а также наделить их безвозмездными пособиями для обустройства. Но и эти меры не дали результата. Засушливый климат, недостаток пресной воды, плохое качество почв (песчаность и засоленность), удаленность от населенных пунктов, и, наконец, постоянные набеги горцев отпугнули даже тех немногих, кто вначале согласился поселиться на тракте.

В середине 80-х гг. XVIII в. в истории освоения юго-востока России наступил новый этап. В соответствии с административной реформой 1775 г. на юго-востоке России в 1785 г. было создано Кавказское наместничество в составе двух областей - Астраханской и Кавказской. Главным городом наместничества стал город Екатериноград, а Астрахань получила статус областного города. Астраханская область в административном отношении была поделена на Астраханский, Енотаевский, Красноярский и Черноярский уезды, а в Кавказской области были учреждены 5 уездов: Екатериноградский, Георгиевский, Кизлярский, Моздокский и Ставропольский.

Административно-территориальные преобразования на юго-востоке страны были оформлены указом от 9 мая 1785 г. "О устройстве Кавказской губернии и области Астраханской". Указ также зафиксировал перемены, произошедшие на Северном Кавказе и в Астраханской губернии в результате колонизации, и наметил меры по дальнейшему освоению региона. К этому времени завершилось создание Моздокско-Азовской линии - системы военных укреплений и поселений, прикрывших 500-верстный участок южной границы Астраханской губернии и Донской области. Новая линия протянулась от междуречья нижних течений рек Кумы и Терека в западном направлении до главной излучины р. Большого Егорлыка и далее через г. Ростов-на-Дону на Азов. Всего от Моздока до границ донских казаков было построено 10 крепостей, в том числе Ставропольская, Александровская, Георгиевская, которые впоследствии превратились в крупные административные центры на Северном Кавказе.

Устройство Моздокско-Азовской линии создало благоприятные предпосылки для перехода к заселению степного Предкавказья крестьянами, что в случае успеха сулило немалые выгоды для государства. Освоение огромных степных пространств сельским населением должно было привести к созданию прочной экономической базы на Северном Кавказе и окончательному закреплению региона за Россией. В этих условиях значение дорог, связывавших Предкавказье с центральными губерниями России, резко возросло. Между тем, состояние этих дорог оставляло желать лучшего. По свидетельству Э. Г. Истоминой, во второй половине XVIII в. все дороги, за

исключением тракта Москва-Петербург, постоянно уменьшали свою пропускную способность¹³.

Для того чтобы вывести сухопутный транспорт из кризисной ситуации и повысить его эффективность, правительство в 80-е гг. XVIII в. предприняло ряд мер. Первым шагом стало принятие 13 января 1782 г. именного указа "О составлении примерной почтовой карты всех дорог и подробного обозрения всех способов к устройству почт для удобного сообщения между всеми местами империи", где генерал-губернаторам предписывалось составить примерную почтовую карту дорог и собрать сведения о возможности прокладывания новых, более удобных в торговом отношении¹⁴.

На юго-востоке, помимо Кизлярского тракта, наиболее удобными были признаны две дороги, ведущие на Кавказскую линию: первая от города Царицына (ныне Волгоград), вторая от административного центра донского казачества Черкаска. Инициатором их заселения выступил назначенный на Кавказ в 1782 г. вначале в качестве командующего войсками Кавказской линии, а в 1785 г. ставший кавказским наместником - генерал-поручик П. С. Потёмкин. Этот выбор был обусловлен успешным завершением стро-

стр. 155

ительства Моздокско-Азовской линии и появлением там новых поселений, благодаря чему в правительственных кругах родилась идея создания административного центра Кавказского наместничества непосредственно на Линии. По замыслам российского руководства его планировалось разместить в станице Екатерининской, преобразованной в 1786 г. в город Екатериноград. Образование нового административного центра в свою очередь поставило в повестку дня вопрос об удобных путях сообщения, поскольку стало очевидным, что осуществлять связь с центром России по-прежнему через Кизлярский тракт будет неудобно. В результате власти обратили внимание на Черкасский и Царицынский тракты, которые являлись кратчайшими путями на Кавказскую линию.

Царицынский тракт, или, как его тогда называли, Маджарский, начинался от немецкой колонии Сарепты и, проходя по Ергенинской возвышенности, пересекая р. Маныч, минуя развалины золотоордынского города Маджары, выходил на Кавказскую линию. Этот маршрут значительно сокращал время в пути, но проходил по кочевьям калмыков, где не имелось ни одного населенного пункта, что создавало большие трудности для путников.

Законодательное оформление правительственной курс на заселение двух указанных трактов получил в указе от 9 мая 1785 г. "О устройстве Кавказской губернии и области Астраханской". Новые селения предписывалось учреждать вдоль трактов на расстоянии от 15 до 30 верст друг от друга, а их жителям определялось пособие в размере 20 руб. на двор. В отношении контингента поселян предпочтение отдавалось отставным солдатам, а сами поселения в целях безопасности рекомендовалось обносить земляными укреплениями. К поселению вдоль дорог также приглашались калмыки, которым были обещаны щедрые награды и помощь в хозяйственном обзаведении. Не был забыт в указе и Кизлярский тракт. На него, правда, рекомендовалось привлекать исключительно "татар, калмыков, и тому подобных для поселения и заведения всякого хозяйства и промыслов"¹⁵.

Вслед за упомянутым указом последовали еще два (от 1 июня 1785 г. и от 19 августа 1786 г.), окончательно определившие порядок переселений в Кавказское наместничество, контингент переселенцев и льготы для них. Тракты решено было заселять отставными солдатами, однодворцами, государственными и дворцовыми крестьянами, им предоставлялась полуторагодичная льгота от уплаты налогов и разрешалось переселяться неполными семьями и

с недоимками, но с условием уплаты их на новом месте. Переселения должны были осуществляться на добровольной основе, что особо подчеркивалось в пункте IV указа от 19 августа 1786 года¹⁶.

После выхода упомянутых указов местные власти активно включились в работу по подготовке приема переселенцев, представив в середине 1787 г. на рассмотрение П. С. Потемкину карту наместничества с указанием мест предполагаемых поселений и ведомость о желающих поселиться вдоль трактов

Властям достаточно быстро удалось найти добровольцев для поселения на Черкасском и Царицынском трактах. Уже в 1785 г. там изъявили желание водвориться 800 однодворцев из различных губерний и 1000 татар из Пензенского наместничества¹⁷. Для их обустройства выделили 50 тыс. рублей. В отличие от прошлых лет, когда переселенцев различных категорий и губерний селили вместе, Потёмкин решил осуществить поселение более или менее однородными группами. Для этого он внес изменения в расселение некоторых партий переселенцев, которым уже были выделены места. В итоге к поселению на Царицынский тракт были назначены татары Казанской и Вятской губерний, а на Черкасский тракт - войсковые обыватели Харьковской губернии¹⁸.

Прежде чем приступить к заселению Царицынского тракта, на нем весной 1788 г. побывал кавказский наместник Л. С. Алексеев. Вместе с представителями от переселенцев он проехал по тракту и осмотрел предназначенные к поселению места. Осмотр выявил ряд серьезных неудобств для будущих поселений: недостаток земель хорошего качества, отсутствие лесного строительного материала, их удаленность от населенных пунктов. Чтобы избежать в будущем проблем, Алексеев, заручившись согласием переселенцев, решил переменить места поселений, распорядившись перенести одно из них ближе к колонии Сарепте, а три - к Кавказской линии. В том же году в места будущих поселений были доставлены лес, продовольствие и начато их заселение¹⁹.

В 1788 - 1789 гг. на ергенинском участке (в основном в его северной части) Царицынского тракта возникло 4 поселения, из которых два были основаны татарами, одно

стр. 156

- чувашами и одно - мордвой, два поселения находились в урочищах Чапурники и Елмата при р. Сарпа, и два - на р. Карасал. В урочище Чапурники поселились ясачные и крещеные татары (422 чел.), в урочище Елмата - крещеная мордва (398), при р. Карасал - крещеные чуваша (206), в урочище Якшибай - служилые татары (202 человека)²⁰. За Якшибаем поселений не было вплоть до немецкой колонии при Маджарах, основанной в 1786 г. немецкими поселенцами на левом берегу р. Кумы.

К поселению на трактах власти пытались привлечь и калмыков, хотя и безуспешно. В рапорте императрице от 22 февраля 1786 г. Потёмкин сообщал, что в Астрахани находятся 300 душ крещеных калмыков, которых он планирует с наступлением весны поселить на Кизлярском тракте, предоставив им необходимую помощь от государства²¹. Несмотря на усилия местной администрации, привлечь калмыков к поселению на трактах не удалось.

Неудачно сложилась судьба и у большинства поселений Царицынского тракта, которые прекратили свое существование уже через несколько лет после своего образования. Их жители не смогли приспособиться к тяжелейшим природным условиям Калмыцкой степи, к ее солончаковому и глинистому грунту, к соленой воде, к частым засухам и нашествиям сусликов

и саранчи, которые на корню уничтожали весь урожай хлебов. Из-за отсутствия леса и даже камыша многие поселяне погибли от холода. Не сложились отношения и с калмыками, которые, будучи недовольными передачей "немалого количества удобных земель" в Донскую область, грабили поселян, вытравливали их сенокосы, угоняли скот. Под давлением этих обстоятельств переселенцы трех из четырех населенных пунктов покинули свои селения и перебрались в город Царицын и в донские станицы. Местные власти, узнав об уходе переселенцев, вступили с ними в переговоры, предложив им вернуться и вместе с администрацией повторно осмотреть покинутые места. Но переселенцы наотрез отказались возвратиться на тракт и со своей стороны попросили администрацию разрешить им поселиться на р. Ахтубе, в урочищах Татарской Мечетки или в Ханской Роще²². После долгих согласований и переговоров покинувших свои поселения на Царицынском тракте крестьян разместили в с.Каменный Яр на Волге и в трех новых населенных пунктах Кизлярского тракта.

Единственным поселением ергенинской части Царицынского тракта, которому удалось избежать печальной судьбы, было село Малые Чапурники. Поселение смогло выжить в непростых условиях, видимо, благодаря близости города Царицына, откуда была возможность своевременно получать материальную и военную помощь. Село Малые Чапурники, по утверждению исследователей Л. Арсланова и В. М. Викторина, играло роль перевалочного пункта, из которого шло расселение татар-колонистов из Среднего Поволжья в Кавказское наместничество²³. На рубеже 80 - 90-х гг. XVIII в. переселенцами из Малых Чапурников были основаны селения на Кизлярском тракте

- Курочкино и Зензели. Недалеко от этих селений и на том же тракте, примерно в 1791 г., появилось еще одно татарское село - Линейное, которое с разрешения астраханской администрации образовали переселенцы из села Каменный Яр²⁴.

В прилегающей к городу Царицыну северной части Царицынского тракта немного позже возникли селения русских и украинских крестьян: Большие Чапурники и Цаца. К началу XIX столетия постепенно был заселен отрезок пути между деревней Большие Маджары и селениями Моздокско-Азовской линии в южной части Царицынского тракта.

Достигнутые в заселении Царицынского тракта определенные успехи в целом не могли заслонить того факта, что большая его часть продолжала оставаться безлюдной, и он по-прежнему не обеспечивал бесперебойного снабжения линии и надежной связи центра с Северным Кавказом. С этим власти мириться не собирались и поручили оберфоршмейстеру Копылову представить свои соображения относительно заселения Царицынского тракта. Разработанный Копыловым план предусматривал создание на тракте 9 сел и 7 почтовых станций с поселением в них 445 семей государственных крестьян и наделением их, согласно Межевой инструкции, 15-ти десятинной душевой пропорцией земли²⁵. Новые селения должны были начинаться недалеко от города Царицына и простирались до деревни Большие Маджары в Кавказской области на расстоянии 467 верст. Намечавшееся поселение государственных крестьян на Царицынском тракте так и не состоялось. Этому, возможно, помешали выход в 1806 г. указа о назначении земель калмыкам и начавшиеся затем работы по определению границ.

Таковыми же малоуспешными были попытки заселения Кизлярского тракта. Здесь также удалось освоить только участки дороги, прилегающие к городам. Со стороны Кизляра поселения крестьян были доведены до деревни Владимировка, а со стороны Астрахани - до урочища Зензели. Между этими крайними пунктами продолжал оставаться без заселения огромный участок дороги, пролежавший через кочевья калмыков. Несомненным успехом администрации можно считать учреждение по всему Кизлярскому тракту 11 почтовых станций, которые да

конца 40-х годов XIX в. являлись единственным местом, где путники могли найти себе приют.

Завершая обзор истории заселения Кизлярского и Царицынского трактов во второй половине XVIII в., необходимо отметить, что решение этой проблемы являлось частью правительственного курса, направленного на завоевание и укрепление позиций России на Северном Кавказе. Первые попытки их заселения относятся к 60-м гг. XVIII в., что было вызвано военными успехами России в ее геополитическом противостоянии с Турцией за влияние на Кавказ и Крым. В своем продвижении на Кавказ Россия опиралась на систему укрепленных пограничных линий, поэтому огромное значение приобрел фактор дорог, от состояния которых зависело снабжение войск и эффективность административного управления на приграничных территориях. До середины 1780-х гг. переселенческая политика государства направлялась главным образом на заселение Астраханско-Кизлярского тракта, являвшегося частью важнейшей в стратегическом плане дороги Москва-Моздок.

В середине 80-х гг. XVIII в. после образования Кавказского наместничества его административным центром решено было сделать расположенную непосредственно на Кавказской линии Екатериноградскую крепость, поэтому власти обратили внимание на Царицынскую дорогу, являющуюся кратчайшим путем из центра на Северный Кавказ. Обе важнейшие для юго-востока России дороги (Кизлярская и Царицынская) проходили через кочевья калмыков, где не имелось населенных пунктов. Правительство предприняло энергичные меры по заселению этих дорог, предоставив переселенцам пособия и значительные льготы. Переселенцев в условиях недостатка людских ресурсов разрешено было вербовать среди самых различных категорий населения: отставных военных чинов, "сходцев" с верхневолжских городов, государственных крестьян, калмыков, татар и других. Несмотря на все усилия, успехи в заселении упомянутых трактов были достигнуты весьма скромные, и решить эту задачу в целом не удалось.

Примечания

1. БЕНТКОВСКИЙ И. В. Первоначальное устройство административных учреждений на Кавказской линии - Ставропольские губернские ведомости. 1886, N 41; 1887, N 4 - 6.
2. БИРЮКОВ И. А. История Астраханского казачьего полка. Астрахань. 1911.
3. ПРОЗРИТЕЛЕВ Г. И. Первые русские поселения на Северном Кавказе и в нынешней Ставропольской губернии. Сб. сведений о Северном Кавказе. Т. 7. Ставрополь. 1912.
4. БИРЮКОВ И. А. Ук. соч., с. 68.
5. Российский государственный архив древних актов (РГАДА.), ф. 16, оп. 1, ч. 4, д. 613, л. 214.
6. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА), ф. 23, оп. I, д. 111, л. 60б.-7.
7. РГАДА, ф. 16, оп. 1, ч. 4, д. 613, л. 215, 216.
8. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). I издание, т. XX, N 14395.
9. Там же, N 14607, с. 518.

10. РГАДА, ф. 16, оп. 1, ч. 4, д. 613, л. 216, 217 - 217об.
11. Там же, л. 220.
12. Там же, л. 213.
13. ИСТОМИНА И. Г. Водные пути России во второй половине XVIII - начале XIX века. М. 1982, с. 25.
14. ПСЗРИ. I, т. XXI, N 15323, с. 378.
15. Там же, т. XXII, N 16194, с. 390, 392.
16. Там же, N 16210, с. 415, N 16429, с. 676 - 677.
17. Там же, N 16210, с. 415.
18. Ставропольские губернские ведомости. 1886, N 41.
19. РГАДА, ф. 23, д. 34, л. 36 - 36об.
20. Там же, ф. 16, оп. 1, д. 921, л. 130 - 130об.
21. Там же, д. 919, л. 37об., 38.
22. Там же, д. 33, л. 16 - 16об.
23. АРСЛАНОВ Л., ВИКТОРИН В. "Переселенческие острова". Из истории татарских сел Нижнего Поволжья и Ставрополя. Идель. 1992, вып. 1 - 2, с. 86.
24. История Астраханского края. Астрахань. 2000, с. 222.
25. РГАДА, ф. 1298, оп. 2, д. 90, л. 126об.