

Арескин Алексей Александрович
заведующий сектором
информационно-выставочной работы
Государственного архива Владимирской области
8(4922)53-30-54
hth2004@mail.ru

Выксунский завод как кузница Черноморского флота России

(по документам Государственного архива Владимирской области)

Аннотация. В статье на основе документов Государственного архива Владимирской области раскрывается одна из неизвестных страниц в истории Выксунских металлургических заводов – одного из крупнейших металлолитейных и металлообрабатывающих предприятий Центральной России, располагавшихся в заокской части Меленковского уезда Владимирской губернии. В 1835–1847 гг. заводы выполняли заказы для Черноморской кораблестроительной экспедиции по изготовлению металлических вещей для постройки парусных кораблей Черноморского флота и оборудования для черноморских портов, строительство которых было развернуто выдающимся организатором адмиралом М.П. Лазаревым.

Ключевые слова: Черноморский флот, Черноморская кораблестроительная экспедиция, Выксунские заводы, г. Николаев, г. Севастополь, адмирал М.П. Лазарев, маклерские книги, Государственный архив Владимирской области.

Давно известно, что архивные фонды до настоящего времени зачастую использованы исследователями далеко не полностью. Есть фонды и документы, которых никогда не касалась рука ученого, и их видели лишь архивисты – члены различных комиссий, отбиравшие дела учреждений: одни – для хранения, другие – для уничтожения. В региональных архивах такими фондами, мало или почти не используемыми, являются фонды городских магистратов. Эти старинные учреждения городской власти хранят в себе множество неизученных документов.

В качестве примера возьмем маклерские книги. Маклер – это посредник в заключении сделок, иногда назывался нотариусом. С 1821 г. каждый маклер вел две маклерские книги: в одной регистрировал векселя и заемные письма, в другой

– договоры о различных подрядах. Второй вид книг озаглавливался как «Книга на записку различных контрактов, условий, договоров, крепостей».

Маклерские книги второго вида, во-первых, содержат такие ценные для историка документы как контракты на строительство домов, церквей и колоколен, изготовление иконостасов и настенной росписи, отдачу в наймы торговых лавок. Эти документы очень важны для точной датировки создания тех или иных недвижимых памятников истории и культуры. Во-вторых, в маклерских книгах имеются договоры на изготовление, покупку, продажу и перевозку различных промышленных изделий, куплю и продажу недвижимости, наем рабочей силы. Эти документы дают исследователю картину деловой жизни городских сословий. В-третьих, в маклерских книгах встречаются договоры на обучение ремеслам, иностранным языкам, контракты дворян и учебных заведений с иностранцами и учителями. Из этих документов историк может почерпнуть новые сведения для изучения духовной жизни населения. Наконец, духовные завещания, которые иногда регистрировались у маклеров, прибавляют ко всему вышесказанному и генеалогическую информацию.

Один из крупных торгово-промышленных и культурных центров Владимирской земли – город Муром. В фонде Муромского городского магистрата сохранилась коллекция маклерских книг с 1799 г. С помощью этих документов удалось приоткрыть малоизвестную страницу истории создания Черноморского флота России.

За период с 1837 по 1847 гг. в этих документах выявлен ряд договоров и контрактов, заключенных Черноморской кораблестроительной экспедицией с Главной конторой Выксунских железных заводов – одним из крупнейших чугунолитейных и металлообрабатывающих предприятий России в первой половине XIX в.

Выксунский завод был основан в 1757 г. неподалеку от г. Мурома в Заочье и принадлежал сначала братьям Баташовым, а затем Шепелевым. В 1830-е – 1840-е годы им владели братья Иван Дмитриевич и Николай Дмитриевич Шепелевы и их сестры: графиня Елизавета Дмитриевна Кутайсова и княгиня Анна Дмитриевна Голицына. По доверенности владельцев заводами наследников Шепелевых и производимой продукцией распоряжался граф Иван Павлович Кутайсов.

Выксунские заводы находились на выгодном месте – при крупной судоходной реке Оке, по которой пролегал хлебный транзит с хлеботорговых

«низовых» волжских губерний на север, соседствуя с самым густонаселенным уездом Владимирской губернии – Муромским. Соседний Меленковский уезд был богат лесами, а значит, дровами, смолой и дегтем. Елатомские купцы поставляли на Выксунские заводы ржаную муку, рожь, пшеницу, гречу и овес.

Таким образом, местоположение обеспечивало предприятие всеми необходимыми ресурсами – сырьем (рудой из местных рудников), рабочими руками и продуктами питания, в первую очередь хлебом, а также топливом. «Водная коммуникация» позволяла легко сбывать продукцию.

Выксунский завод в первой половине XIX в. производил, главным образом, железный прокат – железо листовое, колесное и строительное, сталь четырехгранную и плоскую, черную жечь, проволоку различных видов, а также такие нужные вещи, как литые гвозди, ведра, сенокосные косы украинские (одной руки, в две руки, в три руки и в четыре руки), железные котлы-паровики, котлы водогрейные, салотопные, бражные, поташные, чугунные трубы для водопроводов, посуду (чаши калмыцкие, горшки, сковородки, кувшины татарские), печные «приборы» (плиты, дверцы, задвижки, колпаки, вьюшки), наковальни и инструмент и т.п.

Производимый на заводах железный товар с удовольствием скупали касимовские, елатомские, моршанские, московские и тульские купцы, иногда обменивая свой хлеб на железный прокат (кровельное железо, болванки, проволоку, клещевую сталь). Например, в рассматриваемый период продукцию завода покупали купцы 1-й гильдии: тульский купец А.И. Маликов, московские купцы Д.П. Шелапутин и М.Д. Барков, И.С. Мальцов, Оренбургский Преображенский медеплавильный завод, Комиссия для построения нового оружейного завода в г. Туле.

Выксунские заводы получили известность как крупное металлургическое предприятие. И поэтому неслучайно, что именно на них во второй четверти XIX в. были размещены казенные заказы для Черноморского флота России.

В 1778 г. светлейший князь Г.А. Потемкин-Таврический заложил город Херсон-на-Днепре и в нем адмиралтейство с верфями для постройки русского флота. Однако центром кораблестроения стал не Херсон, а основанный в 1790 г. город Николаев, в котором Потемкин выстроил адмиралтейство и верфи. С его стапелей сошли в море первые военные корабли русского Черноморского флота.

Нужно отметить, что Выксунские заводы появляются в истории Черноморского флота у самых его истоков. Об этом свидетельствует

обнаруженная в начале XX в. архивистами, членами Владимирской ученой архивной комиссии, переписка Андрея Родионовича Баташова с Владимирским наместническим правлением о поступившем в 1795 г. от правительства казенном военном «наряде» на изготовление пушек и «вещей для вновь строящихся судов Черноморского флота», которые заводчик делал весьма медленно и некачественно (так, все изготовленные им пушки оказались «негодны к употреблению»)¹.

После смерти князя Потемкина развитие Черноморского флота постепенно остановилось. Во главе флота стояли иностранцы на российской службе: француз маркиз де Траверсе и затем англичанин адмирал Грейг. Флот находился в упадке, постройка новых кораблей почти не велась.

Новый этап в развитии русского Черноморского флота связан с именем выдающегося флотоводца, адмирала Михаила Петровича Лазарева, уроженца г. Владимира.

8 октября 1833 г. вице-адмирал М.П. Лазарев вступил во временное исполнение обязанностей главного командующего Черноморским флотом и портами. 31 декабря 1834 г. он был утвержден в этой должности, одновременно став военным губернатором Николаева и Севастополя.

Лазарев принял Черноморский флот в совершенно запущенном состоянии. Боеспособность кораблей была довольно низкой. Штаб флота находился в Николаеве, где царил та же запущенность и застой. Требовалась реконструкция Николаевского адмиралтейства, укрепление Севастополя как морской крепости.

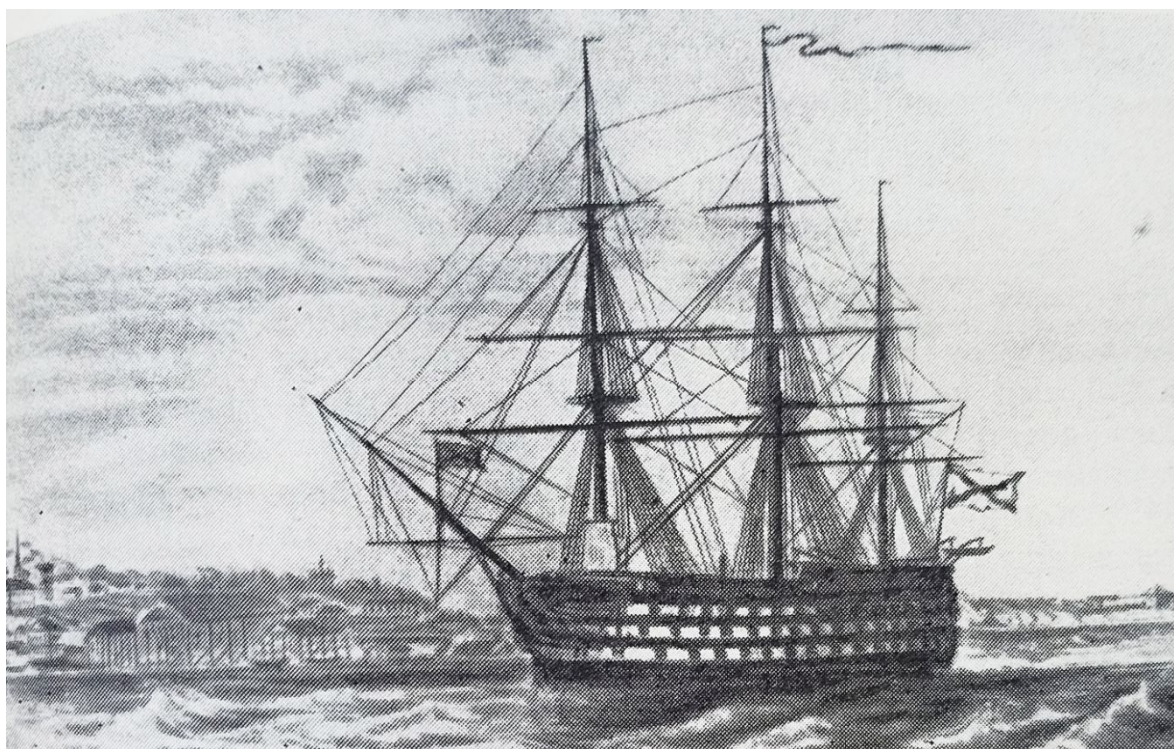
О блестящей деятельности Лазарева как фактического создателя нового парусного Черноморского флота можно узнать из материалов третьего тома опубликованного в 1952–1961 гг. трехтомного сборника документов ЦГА ВМФ о Михаиле Петровиче Лазареве².

Уже в октябре 1834 г. Лазарев разработал новые штаты, по которым Черноморский флот должен был состоять из 15 линейных кораблей, семи фрегатов, пяти корветов, десяти бригов, шести шхун, четырех тендеров, трех бомбардирских кораблей, двух яхт, двух военных пароходов и 15 транспортов. В Николаеве с учетом всех достижений техники того времени было построено адмиралтейство, эллинги, литейный и канатный заводы, каменная механическая кузница, артиллерийская, шлюпочная и мачтовая мастерские, три жилые казармы³.

Кораблестроение необходимо было форсировать. Адмирал лично следил за строительством каждого корабля.

В 1835 г. Лазарев заложил в Николаеве линейные корабли 84-пушечный «Султан Махмуд» и 120-пушечный «Три святителя». До Лазарева 120-пушечные корабли в России никогда не строились, и план корабля «Три святителя» составлял лично адмирал⁴. В том же году спущен на воду построенный линейный 84-пушечный корабль «Силистрия», а в 1836 г. спущен «Султан Махмуд» и на освободившихся стапелях заложен 84-пушечный линейный корабль «Три иерарха».

28 августа 1838 г. со стапелей сошли «Три святителя» и «Три иерарха», и в тот же день Лазарев заложил еще три линейных 84-пушечных корабля: «Гавриил», «Селафиил» и «Уриил», а через 5 недель был заложен 120-пушечный корабль «Двенадцать апостолов» и 84-пушечный «Варна». К ноябрю 1838 г. на стапелях было заложено уже 16 судов разного ранга⁵.



120-пушечный корабль «Три святителя»

Фоторепродукция с литографии из книги «О судах черноморского флота, построенных со времени вступления на престол государя императора Николая Павловича». СПб., 1844 г.⁶

При этом будучи опытным мореплавателем, обогнувшим на шлюпе «Суворов» в кругосветной морской экспедиции в 1813–1816 гг. земной шар, Лазарев прекрасно разбирался в достоинствах и недостатках морских судов. В своих письмах и докладных записках о ходе кораблестроения он упоминает о различных произведенных им конструктивных улучшениях корпуса корабля,

усовершенствовании рангоута и парусов. Лазарев сам чертил чертежи и составлял планы, по которым изготавливались корабельные части, сам их испытывал и вносил изменения⁷.

Как показывают обнаруженные в ГАВО документы, изготовление железных частей и деталей для строящихся кораблей было поручено интендантством Выксунским заводам Шепелевых.

Заказы и чертежи на их изготовление передавались комиссионерами Черноморской кораблестроительной экспедиции в Главную контору заводов, а контракт оформлялся у муромского маклера Василия Михайловича Русакова и записывался в его книге. Подписи под контрактом ставили комиссионеры и управляющий конторой Николай Николаевич Разин. Документы дают фамилии четырех комиссионеров Черноморского интендантства – это некто Воронин, лейтенант 32-го экипажа Черноморского флота Александр Игнатьевич Швенднер, штабс-капитан Сергей Александрович Шестоперов, штабс-капитан Федор Петрович Золотаревский и капитан Иван Емельянович Бешенов.

Маклерские книги отложились в фонде Муромского городского магистрата (Ф. 22) и частично в фонде Владимирского нотариального архива (Ф. 667). Путем сплошного полистного просмотра указанных дел за 1835–1851 гг. была выявлена следующая информация.

В 1835 г. комиссионер Воронин заказал заводам изготовить для корабля «Султан Махмуд» разные железные вещи, но контракта на этот заказ в маклерских книгах не обнаружено. Он упоминается в дополнительном контракте за 1836 г. на изготовление для «Султана Махмуда» рытов съемных на гондек-палубу, на опердек, кватердек, форкастель и на ют.

12 апреля 1836 г. контора заключила контракт с А.И. Швенднером на изготовление для корабля «Силистрия» «железных чанов или систерн с чугунными крышками для держания воды» – всего 272 штуки разного объема (от 36 до 150 ведер), а также железные штыри – два круглых и один четырехгранный. Все предметы необходимо было изготовить в точном соответствии с чертежами и по лекалам, данным главным командиром Черноморского флота и портов (то есть М.П. Лазаревым)⁸ и доставить в г. Николаев к августу 1836 г.

В конце 1836 г. по договору с С.А. Шестоперовым Выксунские заводы изготовили для вновь строящихся в Николаеве 120-пушечного корабля «Три святителя» вылитые кницы всего весом 3370 пудов и для 84-пушечного корабля

два балера с принадлежностями весом до 120 пудов⁹. В июне 1837 г. они были доставлены в Николаев.

30 июня 1838 г. комиссионер Ф.П. Золотаревский заключил контракт с Главной заводской конторой изготовить по полученным от него чертежам и моделям для корабля «Три святителя» и для фрегата «Флора» железные паллеры (штыри), обухи, румпели, а для 84-пушечного корабля к пушкам 36-фунтового калибра с ушами – железную станичную оковку «под винградами»¹⁰ для 29 длинных станков и 35 коротких станков¹¹.

По заказу Лазарева на Олонецком Александровском заводе для корабля «Двенадцать апостолов» были отлиты чугунные бомбовые пушки с прорезными винградами, «бомбические станки» для них строились из крымского грабового дерева¹², а железная оковка изготавливалась на Выксе.

В 1839 г. заводы изготовили для заложенного в октябре 1838 г. корабля «Двенадцать апостолов» железные кницы и другие вещи¹³.

Следующий заказ был оформлен 6 ноября 1839 г. Выксунские заводы обязались изготовить для строящихся 84-пушечных кораблей «Варна», «Гавриил», «Уриил», «Селафиил» и фрегатов «Месемврия» и «Сизополь» по представленным чертежам «железные кницы виловатые с просвиркой во оных дыр для гоп-деков, для квартал-деков» и части рулевого устройства (баллеры и румпели) «из лучшего самого мягкого железа с самой чистой кузенной, а где следует слесарной и токарной работой». Срок на весь заказ стоимостью 90210 руб. ассигнациями был поставлен 7 месяцев, но первые партии должны быть получены уже через 2 месяца¹⁴.

В 1840 г. заводы поставили на верфи г. Николаева «пушечную, стапольную и коронадную плацформенную железную оковку»¹⁵.

Крупный контракт («условие») был заключен Черноморским интендантством 16 февраля 1841 г. на изготовление для Николаевского адмиралтейства железных гвоздей. В «условии» подробно описаны их размеры: корабельные гвозди для мелких работ размерами от 1,5 дюйма до 5,5 дюймов, корабельные гвозди для крупных работ размером от 5 до 14 дюймов, шлюпочные гвозди от 1,5 до 4 дюймов, костыльковые гвозди 1-5 дюймов, палубные лекальные и обойные. Все гвозди должны быть изготовлены по данным образцам «непрерменно машинной работой», из железа самого лучшего качества т.е. «не имеющего красноты, не сухого и ломкого, а из мягкого и жиловатого», с клеймом якоря. Изготовленные гвозди должны быть «нисколько немедля»

освидетельствованы на месте комиссионером Бешеновым в соответствии с Положением бывшей Адмиралтейств-коллегии от 23 января 1723 года. Первая партия должна поступить в Николаев в Экипажские магазины через 3 месяца, вторая – через 5 и последняя – через 7 месяцев. Всего завод должен изготовить гвоздей весом 3 тысячи 779 пудов на сумму 19447 руб. 87 и 4/7 копейки серебром. Оплата производится по прибытии каждого транспорта в Николаев заводскому комиссионеру Ивану Макаровичу Бадулину¹⁶.

По контракту от 17 марта 1841 г. для 120-пушечного корабля «Двенадцать Апостолов» были «выделаны по данным чертежу и образцу» железные цепи для ватер-штагов, мартин-штагов, мартин-бакштагов и шмоб-балок всего 148 сажен длины за 3 месяца¹⁷. В этом же году заводы изготовили для сооружаемых фрегата «Сизополь» и корвета «Андромаха» по данному чертежу железную станковую оковку¹⁸. Осенью 1841 г. и зимой 1842 г. эти заказы были получены в Николаеве¹⁹.

15 августа 1841 г. на заводах был размещен заказ на изготовление для фрегатов 60-пушечного «Мидия» и 44-пушечного «Кагул» железных рейдеров²⁰, а 28 ноября 1841 г. поручено изготовить для корабля «Ягудиил» железные кницы для опер-дека и квартал-дека уже «по новой формы чертежам» и наугольники по старым²¹.

Корабль «Двенадцать апостолов» был спущен 15 июня 1841 г., однако его отделка продолжалась до лета 1842 г. В письме от 18 ноября 1841 г. М.П. Лазарев писал А.А. Шестакову: *«Спущенные в нынешнем году 84-пушечные корабли «Селафиш» и «Уриш», фрегат «Месемврия» и бриг «Неарх» отделкой по всем частям совершенно окончены и отправились на настоящую службу в Севастополь, где орудия на них уже поставлены... 120-пушечный корабль «Двенадцать Апостолов» почти внутри окончен, но не совсем. За таким огромным кораблем и работы, и хлопот очень много... На стапелях находятся корабли «Варна» и «Ягудиил», первый, с Божией помощью, спустится в будущем мае, а второй – к осени. Строятся еще 60-пушечный фрегат «Мидия» и 44-пушечный «Кагул»²².*

В мае 1842 г. в Николаев были доставлены 38 подъемных железных винта с железными рукоятками и медными втулками, изготовленные для корабля «Двенадцать апостолов» к орудиям пушки-каронада 36-фунтового калибра²³.

Летом 1842 г. в Николаеве на воду спущен корабль «Варна», в плавание в Очаков и Севастополь отправился корабль «Двенадцать апостолов» под командованием капитана 2-го ранга В.А. Корнилова.

Кроме контрактов на отливку, в маклерских книгах также регистрировались «условия» комиссионеров с перевозчиками на доставку продукции до г. Николаева. Контракты на поставку заключались с крестьянами д. Толстикова Елатомского уезда Тамбовской губернии Кирилой Ивановичем и Иваном Семеновичем Сеньковыми (в 1835 – 1837 гг.), Иваном Сергеевичем Ячменевым (в 1839–1840 г.), Назаром Абрамовичем Дунаевым (в 1840–1844 гг.), затем с его вдовой Екатериной Силантьевной Дунаевой.

Доставка изготовленных вещей, как правило, значительного веса, осуществлялась санным или колесным путем до г. Николаева. В «условии» оговаривалось, что «укупорка» груза, его погрузка на подводы или сани и выгрузка осуществляются за счет перевозчика. Транспортный поезд из 15–20 саней или подвод добирался от Муромы до Николаева за 35–40 дней. За провоз тяжестей перевозчик брал с пуда тяжеловесных (то есть цельнолитых) вещей по 1 руб. 80 коп., с легковесных (поддающихся разборке на более мелкие части) – по 1 руб. 30 коп. серебром.

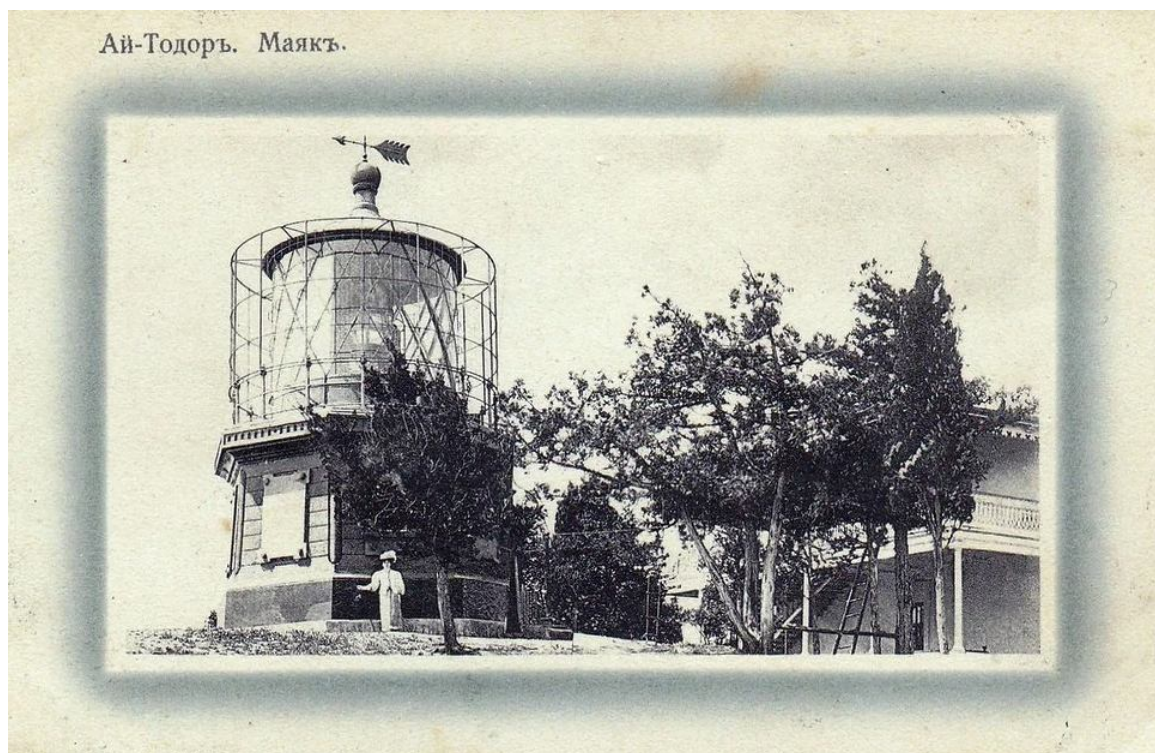
Кроме собственно корабельных принадлежностей, Выксунские заводы, как показывают документы, изготавливали для нужд портов и флота различные другие металлические вещи.

Зимой 1835 г. заводы отправили в Николаев для строящегося адмиралтейства изготовленные «чугунные железные и медные изделия» весом до 1700 пудов²⁴, а летом того же года были высланы «два железных полированных вала, один соединительный вал, железный баллер и принадлежащий к нему прибор, три наковальни, трое слесарных тисок, пушечные прицелы, инструмент и рамы» общим весом до 400 пудов²⁵.

В 1837 г. были изготовлены для Николаевских верфей железные корабельные молотки и разные наковальни весом до 1050 пудов, а для строившихся в Севастопольском порте «служительских трехэтажных казарм» – девять духовых печей. Ныне «Лазаревские казармы» – памятник архитектуры и истории, украшение города Севастополя.

В 1839 г. был изготовлен и в январе 1840 г. доставлен подрядчиком Ячменевым в г. Николаев чугунный фонарь Ай-Тодорского маяка и «разные его металлические вещи» с укупоркой весом около 150 пудов²⁶. До этого фонари на

маяках делались из дерева, как, например, фонарь Тарханкутского маяка, построенного в 1816 г.



Ай-Тодорский маяк, ныне самый старый действующий маяк в Крыму.

Дореволюционная открытка. Нач. XX в.

(источник: <https://dzen.ru/a/WxTVeVWHawSwjiEP>)

В 1840 г. заводы изготовили для Николаевской механическо-физической мастерской 80 слесарных тисков разного веса (от 5-пудовых до 30-фунтовых)²⁷ и, по образцам, железных молотков всевозможных видов – кузнечных (больших, средних и малых), брызгальных болтовых и заклепных котельных, фонарных²⁸. В конце того же 1840 года был отлит по данным чертежам Феодосийский маяк стоимостью в 1928 руб. 57 коп. серебром²⁹. В феврале 1841 г. маяк (пьедестал, фонарь и трубы) весом в 400 пудов вместе со ста пудами чугунных опилок был доставлен в г. Николаев подрядчиком Дунаевым за 675 руб. серебром³⁰. Дальнейшая история этого маяка загадочна, так как в Феодосии маяк на мысе св. Ильи появился только в 1899 г.

В 1841 г. в г. Николаев привезены четыре воздушные (духовые) печи для строящейся трехэтажной казармы весом до тысячи пудов³¹, а также изготовлены «по данным образцам» железные кровати для Николаевского морского госпиталя – 560 для нижних чинов и 20 офицерских, и 150 кроватей для Севастопольского морского госпиталя. У каждой кровати был металлический столик у приголовка и приножек, а также номерная доска³². Весила одна такая кровать 3,5 пуда. Кровати

и железные ванны поставлялись с заводов в Севастополь и в 1847 году³³. В 1842 г. для Севастопольских провиантских магазинов доставлены чугунные решетки и водосточные трубы³⁴.

Таким образом, архивные документы показали, что Выксунские металлургические заводы в 1837–1847 гг. являлись своеобразной кузницей для верфей Черноморского флота. Вместе с тем они снабжали металлическими изделиями развернутое адмиралом Лазаревым в Севастополе и Николаеве строительство. Это обуславливалось географическим местоположением Выксунских заводов – поставлять металл с Выксы было ближе и дешевле, чем с Ижорских и Олонецких заводов, снабжавших Балтийский флот.

Однако новым веянием времени становится паровой флот, которому деревянный парусный флот должен был уступить свое первенство. В 1846 г. в Николаеве начинается железное судостроение: спущен на воду железный баркас, железный грузовой бот, готовился к постройке железный пароход и железные баржи. Железные части для новых судов производились уже не на Выксунских заводах, а на Камско-Воткинском заводе³⁵, а также выделялись в черноморских адмиралтействах, чугунное литье для которых начал производить построенный в 1845 г. Керченский казенный завод, работавший на донецком антраците. Смерть адмирала Лазарева в 1851 г. и начавшаяся в 1853 г. русско-турецкая война остановили парусное кораблестроение.

Блестящие успехи российского Черноморского флота, знаменитое Синопское сражение 18 ноября 1853 г., в котором участвовало 11 русских кораблей, в том числе линейный корабль «Три святителя» и фрегат «Кагул», обеспечили России превосходство на Черном море и показали надежность изготовленных на черноморских верфях кораблей.

¹Богатов И.П. Металлургическая промышленность Владимирской губернии. Материалы по истории металлургии Приокского края. – Владимир, 1929. С. 16.

²М. П. Лазарев. Сборник документов и материалов. В 3-х томах / Под ред. А. А. Самарова. — М.: Военмориздат, 1952-1961 (далее – М.П. Лазарев)

³М.П. Лазарев. Т. III. – М., 1961. С. X.

⁴Там же. С. XIII.

⁵Там же. С. XIV.

⁶Там же. С. 217.

⁷Там же.

⁸Государственный архив Владимирской области (далее – ГАВО). Ф. 667. Оп. 2. Д. 13. Л. 10–11.

⁹ГАВО. Ф. 667. Оп. 1. Д. 6. Л. 17 об.

¹⁰Винграды прорезные — это специальные отверстия для крепления брюка в целях более удобного перемещения пушки, были изобретены в Николаевской артиллерийской чертежной мастерской.

¹¹ГАВО. Ф. 667. Оп.1. Д.7. Л.22, 22 об., 26, 28.

¹²М.П. Лазарев. Т. III. — М., 1961. С. 221.

¹³ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 23. Л. 37-38.

¹⁴ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 24. Л.1.

¹⁵ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 24. Л.4 об.

¹⁶ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 27. Л. 13, 13 об., 14.

¹⁷ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 27. Л. 27.

¹⁸ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 27. Л. 39.

¹⁹ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 28. Л. 2.

²⁰ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 28. Л. 3.

²¹ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 28. Л. 13.

²²М.П. Лазарев. Т. III. — М., 1961. С. 231.

²³ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 29. Л. 25 об.

²⁴ГАВО. Ф. 667. Оп. 2. Д.11. Л. 8.

²⁵ГАВО. Ф. 667. Оп. 2. Д. 11. Л. 26.

²⁶ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 24. Л. 4.

²⁷ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 24. Л. 3.

²⁸ГАВО. Ф.22. Оп.2. Д.25. Л.14.

²⁹ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 25. Л.38 об.

³⁰ГАВО. Ф. 22. Оп.2. Д. 27: Л. 1.

³¹ГАВО. Ф. 22. Оп.2. Д. 27. Л. 1 об.

³²ГАВО. Ф. 22. Оп.2. Д. 27. Л. 22 об.; Д. 28. Л. 2 об., 12 об.

³³ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 30. Л.31 об.

³⁴ГАВО. Ф. 22. Оп. 2. Д. 29. Л. 40.

³⁵М.П. Лазарев. Т. III. — М., 1961. С. 282, 285.