

КАЗЕННЫЕ КАРАВАНЫ УРАЛЬСКИХ ЗАВОДОВ ПЕРВОЙ ТРЕТИ XVIII ВЕКА

К. А. Уланов

Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук

Поступила в редакцию 10 июня 2019 г.

Аннотация: в статье рассматриваются караваны с продукцией уральских казенных заводов, отправлявшиеся по реке Чусовой в первой трети XVIII в. Автор приходит к выводу, что к 1731 г. Сибирский обер-бергамт перешел от подрядного способа организации казенных караванов к использованию назначаемых караванных управителей.

Ключевые слова: Урал, караван, Чусовая, коломенка, транспортная инфраструктура.

Abstract: the article discusses caravans with products of Ural state factories sent along the Chusovaya River in the first third of the 18th century. The author comes to the conclusion that by 1731 the Siberian Ober-Bergamt had moved from a contractual way of organizing state-owned caravans to the use of appointed caravan rulers.

Key words: Ural, caravan, Chusovaya River, kolomenka, transport infrastructure.

При изучении доставки продукции уральских заводов в центральные регионы страны отечественные историки рассматривали караваны с продукцией уральских заводов как неизменный способ водной транспортировки грузов [1]. При этом, как правило, специалисты изучали отдельно взятые караваны, не уделяя внимания изменению и развитию способов отправки судов и не учитывая специфики конкретных исторических периодов [2]. Между тем эти вопросы имеют принципиальное значение для формирования точных представлений о функционировании этой важной отрасли транспортных коммуникаций. Так, свои особенности организации казенных караванов имелись в первой трети XVIII в., на самом первом этапе ее существования. В статье ставятся задачи реконструкции системы речных транспортных перевозок, созданной усилиями горнозаводских властей, и анализа проблем, с которыми сталкивалась администрация при подготовке отправки продукции.

До времени строительства заводов река Чусовая и территории, окружающие ее от вершин до устья, были в полном владении семейства Строгановых. Их люди строили дощаники, коломенки, водили караваны с солью, продовольствием, иной продукцией [3, с. 210–213]. Организация и кадровый состав караванов 1721 и 1722 гг. указывают на существование деловых связей воеводских канцелярий и Строгановых, что привело к использованию лоцманов-солепромышленников в казенных караванах 1703–1720 гг. Частые просьбы уже горнозаводского начальства в последующие годы к приказчикам Строгановых об обеспечении казенных караванов лоцманами, «которые

наперед сего наймовались», также дают основание утверждать, что их люди многое сделали для казны. Примером тому может служить, в частности, требование В. И. Геннина в 1727 г. просить сплавщиков у приказчика Строгановых «за договорную плату» [4, л. 217–218].

Тесную связь со Строгановыми подтверждает и то, что управляющими в подрядных караванах 1721 и 1722 гг., организованных при В. Н. Татищеве, были служащие канцелярии баронов Строгановых в Орлегородке Сидор Белопашицев и Анисим Базанов. В эти годы оформлялись и первые договоры между горнозаводской властью и подрядчиками. При всем несовершенстве они стали основой для последующих договоров, в дальнейшем лишь дополнялись новыми пунктами [5, л. 167–170 об., 189–191].

Ко времени прибытия В. Н. Татищева на Урал было отправлено два казенных каравана, а в ведении казны находились три пристани: Уткинская, Курьинская и Сулемская (последняя с 1732 г.). Кроме того, с начала XVIII в. в верховьях реки существовала верхняя пристань – Гороховая, часто называемая «плотбищем», на которой строили плоты и коломенки, сплавляемые до Уткинской пристани.

В. Н. Татищев решил организовать перевозку продукции на подрядных началах, считая, что такой способ является наиболее надежным и прибыльным для казны [6, с. 76–77]. В 1721 г. четыре коломенки вел Сидор Белопашицев. Караван в соответствии с условиями договора пришел в Нижний Новгород и Тверь в течение календарного года, где был принят представителями Берг-коллегии. В 1722 г. договор с казной на сопровождение 7 коломенок общим весом 36 059 пудов заключил Анисим Базанов. Он обязался

довести продукцию до Твери, а там сдать ее представителям Москвы и Санкт-Петербурга. Особенно стью этого каравана было то, что в его составе находилось и железо Демидова – он просил об этом казну и оплатил перевозку.

В подрядном караване 1722 г. произошло первое происшествие, ставшее основанием для разбирательств казны и компанейщика. На Чусовой «о камень» разбилась и утонула коломенка. Железо было выгружено, отправлено в следующем году, а все убытки казна записала на А. Базанова. Он вступил в спор, в котором участвовали даже столичные чиновники. Следствие тянулось более пяти лет, и в конце концов подрядчик тяжбу проиграл [7, л. 52–67].

При организации подряда руководствовались положениями Адмиралтейского регламента [8]. Проанализировав контракты 1726, 1728 и 1730 гг., можно четко выделить обязательства обер-бергамта. Горная администрация предоставляла суда и снасти, за которые компанейщики расплачивались при получении подряда, обеспечивала караван охраной в лице обер-офицера и солдат, целовальники также назначались казной. Компанейщикам выплачивались $\frac{2}{3}$ суммы подряда, последняя треть выдавалась после достижения караваном Санкт-Петербурга. Компанейщики в свою очередь обязывались доставить товары силами своих работных людей и оплачивать все пошлины [9, л. 19–35].

В 1723 г. подрядный торг выиграл житель Невьянских заводов Демидовых Федор Тарасов «с товарищи». В Москву успешно, без проблем, привел коломенки целовальник Уткинской пристани, сын боярский А. Стадучин. А у самого Ф. Тарасова проблем было очень много: впервые зимовал с караваном в Твери, впервые прошел систему порогов и каналов, Ладогу, впервые довел казенный караван до Санкт-Петербурга. Конечно же, наем и охрана амбаров во время зимовки, многие перегрузки продукции по пути следования, оплата за проход находящихся в частной собственности каналов потребовали расходов, не включенных в договор. В итоге Ф. Тарасову пришлось компенсировать собственные расходы – включить в подрядную сумму непредвиденные выплаты. Берг-коллегия их оплатила. Но вслед последовало строгое предписание В. И. Геннину: деньги за перегрузки «в новоманерные суда на Ладоге, хранение товаров зимой и прочие расходы должны впредь оплачивать подрядчики», да и казенных целовальников не стоит отправлять, все заботы переложить на подрядчиков – «иначе они оное не так прилежно будут охранять и в том между оными может быть не без конфузии». А посылать только провожатых, им «подтвердить под великим штрафом, чтоб будучи в пути подрядчикам никаких обид и помешательств отнюдь не чинили, а чинили всякое вспоможение» [9, л. 20–22]. Система

подрядов усложнялась, обрастала новыми распоряжениями.

Караван 1724 г. условно можно назвать казенно-подрядным караваном «на вере». В. И. Геннин решил отправить «для истинного подлинного познания, почему в провозе пуд станет до Петербурга и до Москвы» испытанных людей из олонекских староверов. По итогам поездки В. И. Геннин решил их наградить, так как «в том деле показали они свое верное радение, а целовальники без них ничего не предпринимали», «дабы они впредь пожелали в поставку припасов в указные места показать свою верность и прибыль» [10, л. 224 об. – 225].

Стремление Берг-коллегии «в пути платить подрядчикам только по указам, а не для их выгоды», проявившееся в отказе компенсации компанейщикам расходов за найм амбаров, спуск через Боровицкие пороги и оплату пошлин, привело к повышению цены за пуд груза, которую предлагали желающие заключить подряд [9, л. 21 об.].

В итоге караван 1725 г. было решено отправить исключительно силами казны, управителем стал фурьер Иван Бухвалов. Этот караван необычен составом груза: помимо железа, в Санкт-Петербург было загружено 15 кусков мрамора весом в 209 пудов, 50 пудов хрустальной щетки, 6 кедров и 12 листовниц в императорский сад [11, л. 422–423]. В Москву с сержантом А. Ворониным отбыл солидный ассортимент продукции: 91 пушка, белая жечь, проволока, медь, уклад, сталь, пять пудов серебра с Нерчинска.

В 1726 г. подряд на управление караваном сумел выиграть Иван Калашников, взяв в «товарищи» также бывших жителей Олонца Е. Иванова и И. Мокеева. В договоре впервые были зафиксированы условия прохода Ладожского озера: если «на староманерных судах», что чревато гибелью груза, то 10 коп., а если нанимать и перегружать продукцию в «мореходные судна», то 11 коп. с пуда [5, л. 156].

Зимой 1726–1727 гг. вновь были торги, но прибывшие, в том числе и Ф. Тарасов, просили большие деньги. Обер-бергамт не пошел на их условия и вновь решил отправить И. Бухвалова, который в мае 1726 г. успешно привел караван 1725 г. в Санкт-Петербург.

Казенный караван 1727 г. также имел ряд особенностей. Во-первых, он был очень большим – «с железом и прочими припасами» в столицу пошли 17 коломенок, одна, с канониром Иваном Петровым, в Москву, а в Казань отправлялись пушки [9, л. 23]. Стремясь на всем экономить, зачастую даже в ущерб делу, обер-бергамт постановил определить в работники на караван беглых крестьян, пойманных на Урале и отправляемых на «прежние жилища». По мысли горных чиновников, так можно было и на оплату работников не тратиться, и беглецов вернуть к прежним местам проживания [4, л. 220–223].

Однако, приняв во внимания доводы В. И. Геннина и И. Бухвалова, чиновники разрешили нанимать бурлаков на коломенки. Но потребовали всех беглых загрузить, останавливаться в требуемых местах, высаживать их, но не ждать результатов их водворения, препоручив их дальнейшую судьбу конвойным.

Торги на подрядный караван 1728 г. ознаменовались скандалом. Желавшие получить контракт могли заявиться в Екатеринбург до конца января. В. И. Геннин был в городе. К торгам явился бывший житель Олонецких заводов Ф. И. Воробьев, и 28 января было решено с ним заключить контракт. 29 января В. И. Геннин выехал в Соль Камскую, но на следующий день объявились еще две компании подрядчиков. Начались новые торги. Их выиграл Ф. Тарасов, ранее уже водивший караван 1723 г., – он снизил цену и в итоге стал обладателем контракта.

Об этом доложили В. И. Геннину, который 12 февраля раздраженно написал в обер-бергамт: «В бытность мою в Екатеринбурге к торгу оного подряда приезде (Тарасов. – К. У.) не имел, ведая то, что за непостоянство и пьянство ево, я подряд ему не отдам... Тарасов пьяница и наперед сего от него были безделицы, а именно, когда ему отдан был подряд, тогда он пьянством и неосмотрением своим утопил на Чусовой реке с железом и прочими припасами коломенку... ежели ему дать на руки великую сумму денег, то он их промотает и пропьянствует и тем железо и припасы остановит в пути...» [12, л. 601–602].

Много нелестных слов еще написал генерал. Два предыдущих подрядных каравана, организованные при В. И. Геннине, проходили при участии олонечских жителей. Можно предположить, что он срывал на членах обер-бергамта злобу за то, что подряд выиграли не его люди с Олонца. Но у главного начальника были и все основания не доверять Ф. Тарасову, несмотря на в целом успешный караван 1723 г. Ему было известно, что он «лавочный делец», вместе с братьями и сыном держит солидную торговлю в Невьянских заводах. Часто ездит «для торгу» на ярмарки и занимается «темными», незаконными операциями, например, долгое время держал в работниках беглых [13, л. 111–113]. В заключение всех доводов генерал грозил: «Ежели оному пьянице Тарасову оной подряд от Сибирского обер-бергамта отдан будет и от него какая интересу будет трата, то я в том отвечать где надлежит не буду, а будет о том ответственовать мимо меня тот, кто такому моту оной подряд отдал» [12, л. 601–602].

Однако караван из 21 коломенки без проблем дошел до Москвы и Санкт-Петербурга. А управитель получил в Берг-коллегии хороший отзыв.

В. И. Геннин не мог изменить процедуру и правила проведения операции подряда. Но он имел

полномочия его запретить, что и не преминул сделать в 1729 г.: «всем подрядчикам отказать, просят вдвое больше казенного и многим дороже против верной поставки». При том, что казна дает им караул, целовальников, а они только работников нанимают, «и тако в казну никакой прибыли нет, кроме убытка, а солдатам и целовальникам излишняя волокита» [9, л. 32 об.].

21 февраля 1729 г. в обер-бергамте было решено отправить караван казенным коштом. Управителем был назначен каптенармус С. Клепиков. Он не имел опыта подобной работы, хотя часто плывал по сибирским рекам, но лишь в качестве целовальника при продаже продукции, получая солидные вознаграждения от сделок. Отправить караван В. И. Геннин поручил одному из своих сторонников – К. А. Гордееву, который за семь лет упорного труда после прибытия на Урал добился успехов и должностей.

Но в 1729 г. удача отвернулась от генерала, дискредитировав его замыслы. Зима была малоснежной, весенний паводок слаб. Река Чусовая впервые в районе казенных пристаней оказалась слишком мелкой для судоходства. Только одну коломенку с медью удалось провести среди мелей. Однако Демидовы ухитрились отправить караван на плоскодонных судах в августе. Берг-коллегия поставила этот случай в вину уральскому начальству. В столице вновь предлагали «искать подрядчиков, которые бы суда вели, которые наперед того такие отпуски бывали» [14, л. 22–23].

Используя для сплава в караване приписных крестьян, обер-бергамт рисковал сорвать посевные работы, что могло привести к остановке заводов в будущем. Это также оказывало давление на В. И. Геннина, который, опасаясь очередной неудачи, написал: «Ежели бы Бог мне попомоществовал и дал здравия, то б я сам со всею моею охотою при том отправлении быть готов» [9, л. 63 об.]. Трудности с отправкой продукции 1729 г. позволили балахнинским купцам Осокиными получить выгодные условия на подряд: суда и снасти они приобретали фактически бесплатно – их стоимость вычиталась при выплате им последней трети денег в Санкт-Петербурге. Таким образом, при отплытии от чусовских пристаней подрядчики несли издержки исключительно на наем рабочей силы. Караван 1730 г. стал последним, организованным на подрядных началах, повели караван приказчики Осокиных.

Этот рейс 1730 г. был крайне неудачным. С караваном до Казани В. И. Геннин отправил своего адъютанта И. Мировича. Последний доложил, что 47 коломенок прибыли, и сдал команду. Однако на Чусовой разбило пять коломенок, из трех железо выгрузили, а «две надеюсь после время достать», – отрапортовал поручик [15, л. 442–443]. Далее проблемы продолжились – за лето и осень караван не смог до-

браться даже до Твери, зимовал в разных местах, дойдя лишь до Рыбной слободы. А вес его был очень солидным: в Санкт-Петербург должно было прибыть 335 416 пудов продукции, в Москву 5716 пудов. Лишь И. Бухвалов справился с поручением; на особом судне на ярмарку в Нижний Новгород он доставил 6036 пудов меди [9, л. 210 об. – 220], однако не смог организовать полную продажу груза и остатки продукции привез в Москву [16, л. 69–77].

Таким образом, архивные документы дают возможность представить практически полную и объективную картину формирования, движения, объемов и ассортимента продукции караванов первой трети XVIII в. Особо следует выделить то, что документы позволяют осветить тяжелейший труд, психологический климат огромного ежегодного коллектива всех категорий работников каравана.

Организация отправки продукции до появления Сибирского обер-бергамта находилась в ведении губернской администрации. До 1720 г. на Урале не было достаточно крупного казенного комплекса предприятий, который бы мог производить объемы продукции, сопоставимые с серединой XVIII в. Поэтому отпуск произведенного железа вполне можно было осуществить на незначительном количестве судов, не испытывая серьезной нехватки в работниках. Лощманов для сплава по Чусовой можно было заимствовать у Строгановых, чьи люди приобрели опыт доставки соли по речным системам задолго до появления первых заводов на Урале.

Увеличение объемов производства продукции побудило обер-бергамт искать альтернативный способ организации караванов, которым стала система подряда, преобладавшая до 1731 г.

Однако к концу первой трети XVIII в. обер-бергамтом было отдано предпочтение отправке каравана собственными силами, т. е. под управлением казенного караванного управителя.

Помимо меньших затрат на доставку продукции силами казны, которые продемонстрировал И. Бухвалов, к преимуществам отказа от использования подрядной системы при организации караванов следует отнести трудности с поиском подрядчиков, готовых предложить достаточно качественные услуги за предлагаемые обер-бергамтом деньги. Стремление горной администрации экономить на каждом из этапов транспортировки продукции приводило к тому, что подрядчики, разумно оценивающие затраты на сплав каравана, проигрывали предлагающим меньшую цену. Мера по определению надежности поручителей компанейщика позволяла лишь не допустить к подряду лиц, не имеющих достаточного капитала и явных авантюристов, но не оценить их способности в деле доставки грузов по речным системам.

Действительно, денежные средства купцов-компанейщиков компенсировали затраты на разбитые суда и утонувший металл, но не позволяли дать гарантию своевременной доставки продукции в пункт назначения, что продемонстрировал караван 1730 г. К тому же обер-бергамт не мог полностью положиться ни на одного подрядчика, важность грузов была слишком высока, поэтому власти были вынуждены предоставлять на суда целовальников, содержать охрану и унтер-офицера, постоянно наблюдавшего за ходом движения каравана.

Потеря груза в любом случае означала катастрофу, которую не могли исправить деньги подрядчиков. Тысячи пудов железа различных сортов, оружие, мрамор – все это ресурсы стратегического назначения, которые должны находиться своевременно на своих местах. Любые промедления с доставкой продукции уральских заводов понижали обороноспособность и темпы экономического развития страны. Однако при подрядной системе итогом любого контракта на отправку каравана становилось то, что результат труда тысяч людей зависел от благонадежности компанейщика, который предложил наименьшую цену за пуд (таблица).

Таблица

*Стоимость доставки продукции уральских заводов караванами в первой трети XVIII в. (коп./пуд.)**
[5, л. 169–170, 189–193; 7, л. 54–67; 9, л. 18–23, 32–33, 221; 12, л. 33–34; 17, л. 3 об.; 18, л. 21; 19, л. 386; 20, л. 701–704; 21, л. 367–368, 379]

| Год | Способ доставки | Петербург | Москва | Тверь |
|------|-----------------|---------------|--------------|--------------|
| 1721 | подряд | – | – | 9 коп./пуд |
| 1722 | подряд | – | – | 8 ½ коп./пуд |
| 1723 | подряд | 11 коп./пуд | 9 ½ коп./пуд | – |
| 1724 | подряд – казна | 9 коп./пуд | 7 коп./пуд | – |
| 1725 | казна | 7 ¾ коп./пуд | 5 ½ коп./пуд | – |
| 1726 | подряд | 10 ⅝ коп./пуд | 8 ⅝ коп./пуд | – |
| 1727 | казна | 7 ⅝ коп./пуд | 6 ⅝ коп./пуд | – |
| 1728 | подряд | 11 ⅞ коп./пуд | 8 ⅞ коп./пуд | – |
| 1730 | подряд | 14 коп./пуд | 11 коп./пуд | – |

*В 1729 г. караван не был отправлен, с 1731 г. подрядные операции ушли в историю.

ЛИТЕРАТУРА

1. Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века / Э. Г. Истомина. – М.: Наука, 1982.
2. Павленко Н. И. Развитие металлургической промышленности России в первой половине XVIII века.

Промышленная политика и управление / Н. И. Павленко. – М. : Издательство Академии наук СССР, 1953.

3. Введенский А. А. Дом Строгановых в XVI–XVIII веках / А. А. Введенский. – М. : Издательство социально-экономической литературы, 1962.

4. Государственный архив Свердловской области (далее – ГАСО). – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 123.

5. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 94.

6. Юхт А. И. Государственная деятельность В. Н. Татищева в 20-х – начале 30-х годов XVIII в. / А. И. Юхт. – М. : Наука, 1985.

7. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 341.

8. Полное собрание законов Российской империи : в 45 т. – СПб., 1830. – Т. 6. – № 3937.

9. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 253.

10. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 89.

11. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 77.

12. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 151.

13. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 88.

14. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 246.

15. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 278.

16. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 287.

17. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 297.

18. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 78.

19. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 532.

20. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 73.

21. ГАСО. – Ф. 24. – Оп. 1. – Д. 148.

Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук

Уланов К. А., аспирант

E-mail: ulanov.kir@gmail.com

Institute of History and Archaeology of Ural Branch of RAS

Ulanov K. A., Post-graduate Student

E-mail: ulanov.kir@gmail.com