

Доставка продукции уральских казенных заводов в европейскую часть России в первой половине XVIII века*

К. А. Уланов

аспирант, Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук.
Россия, г. Екатеринбург. E-mail: ulanov.kir@gmail.com

Аннотация. В статье ставится цель реконструировать весь путь уральских казенных караванов от чусовских пристаней до российских столиц в первой половине XVIII века. Для чего решаются задачи: проследить основные этапы движения судов, выявить все организационные мероприятия по подготовке казенных караванов к отплытию, движению до столичных городов, сдачи продукции казенным властям и иностранным купцам. При этом основное внимание уделено главным караванам, которые следовали в Санкт-Петербург. Они дают возможность представить наиболее полную картину всех проблем.

Автор приходит к выводу, что к концу первой половины XVIII в. заканчивается формирование системы отправки казенных караванов. Ведущую роль в подготовке каравана к отплытию играли представитель Сибирского обер-бергамта, пристанской и караванный управители. С точки зрения состава, казенный караван можно разделить на коломенки, идущие в Санкт-Петербург, Москву, и однолетние суда, транспортирующие особые грузы. Весь маршрут до Санкт-Петербурга включал движение по течению Чусовой и Камы от Чусовских пристаней до Лаишева, далее верховой ход по Волге продолжался до зимовки в Твери. После чего караваны, минуя систему каналов Вышневолоцкой водной системы, достигали Санкт-Петербурга. На успешное плавание каравана решающее влияние оказывали как погодные условия, так и взаимодействие с региональными властями. Центральные органы государственной власти также воздействовали на систему транспортировки продукции. Так, указы Сената в отношении наличия печатных паспортов у крестьян, нанимавшихся в караван, создали множество проблем с поиском бурлаков для горных властей.

Ключевые слова: Урал, караван, Чусовая, коломенка, пристань, караванный управитель.

Отсчет масштабного промышленного освоения Урала приходится на начало XVIII в. Строительством заводов занимались частные предприниматели и казна. К середине века, ко времени продажи казенных заводов в частные руки, они имели огромный промышленный потенциал предприятий черной и цветной металлургии. Кроме этого, шла успешная добыча и обработка мрамора, изготовление медной монеты. С далекого Нерчинска прибывало казенное серебро, с Алтая – медь. Весь обширнейший ассортимент этих богатств необходимо было доставить потребителю. Кроме местного рынка, основными центрами продажи являлись столицы – Санкт-Петербург и Москва. До них можно было добраться сухопутным или водным путем. Первый был очень дорог, им в исключительных случаях доставлялась лишь военная продукция и медь на изготовление монеты. Единственным пригодным способом доставки значительных объемов грузов с уральских заводов в центральные регионы страны были речные перевозки [78].

В исторической литературе утверждалось справедливое положение о том, что при выборе места для строительства заводов в XVIII в. определяющим компонентом было наличие удобного расположения реки для строительства плотины и пруда, способного обеспечить вододействующие механизмы; массивов леса – основы топливной базы предприятия; рудных месторождений для плавки металлов [79]. Все иные проблемы, в том числе и организация сбыта готовой продукции, рассматривались как вторичные. Однако задачи по поддержке транспортной инфраструктуры предприятий первой половины XVIII в. в удовлетворительном состоянии, в том числе строительство пристаней и все многочисленные вопросы, связанные с отправкой готовой продукции к потребителям, ежегодно возникали перед горными властями. Историография по этой проблеме крайне скудна. Необходимо отметить лишь работы Б. Б. Кафенгауза [80], отразившего путь караванов Демидовых, и Н. И. Павленко [81], который построил исследование на анализе одного каравана 1731 года.

Состав каждого из караванов с продукцией казенных заводов можно разделить на три группы. К первой, включающей наибольшее количество судов, следует отнести главные караваны, перевозившие различный ассортимент железа в Санкт-Петербург. Их вели обер- или унтер-офицеры. В столицу главные караваны прибывали лишь летом следующего за отправкой года. Ко второй группе казенных караванов относились суда, находящиеся под командой караванного управителя до Нижнего Новгорода, где, получив от главного командира письменную инструкцию, часть коломенок под руководством унтер-офицера уходила по Оке до Москвы, куда прибывали уже в конце лета – начале осени. Третью группу казенных караванов образуют «однолетние суда». С середины 40-х годов XVIII в. из столицы стали поступать ежегодные указы о присылке особой продукции с казенных заводов: специальную сталь отправляли на тульские оружейные заводы, а также в Москву для изготовления штемпелей на монетное производство; всевозможные мраморные вещи; кованые решетки в императорские дворцы и сады; галечник разных цветов с берегов Камы [71, л. 149–150, 487]. Эти заказы в весовом отношении были небольшими, не требовали большегрузных судов, отправлялись малыми, получившими у горнозаводских властей наименование однолетних. На подобных судах также осуществлялась доставка особых срочных заказов для императора, императрицы, их ближайшего окружения. Не удивительно, что им на всем пути следования, местные чиновники обеспечивали самые благоприятные условия. Поэтому они приходили в столицы, за редчайшим исключением, в одну навигацию.

Управителям главных караванов уральское горное начальство вручало промеморию, предназначенную для губернаторов, вице-губернаторов, воевод, бургомистров и иных руководителей по пути следования судов [40, л. 79–79об.]. Здесь содержалась просьба в содействии скорейшему движению «государева груза». Однако караванные управители в сопровождении документа из далекого горного начальства не пользовались авторитетом в глазах региональных начальников. Просьбы руководителей караванов зачастую игнорировались либо подвергались канцелярской волоките. Это подтверждают мытарства в Казанской губернской канцелярии Н. Г. Клеопина в 1731 г., бесполезные хлопоты в воеводских конторах караванных управителей 1739, 1745 и иных годов [11; 12; 29; 52].

В ноябре члены Сибирского обер-бергамта¹ начинали работу по отправке очередного каравана. Подготовка начиналась с издания трех указов, определявших руководителя, состав воинской команды, порядок привоза продукции с заводов на пристани. Караванный управитель принимал в церкви присягу, ему вручалась инструкция. Она включала в себя различное количество пунктов. Накопление сведений о маршруте, местах остановок, чрезвычайных происшествиях приводило к увеличению количества положений в инструкции: в 1732 г. их было 18 [13, л. 87–94], в 1734 г. – 26 [84, л. 197–206об.], в 1746 г. – 33 [49, л. 85–112], в 1753 г. уже 37 пунктов [60, л. 105–130].

В инструкцию включались положения о порядке найма работников, месте зимовки, необходимости ведения путевого журнала. Приведем краткие выдержки из инструкции Ивану Бухвалову 1732 г.: взять деньги в караван, расходные книги и вместе с солдатами следовать на пристань; при нагрузке судов учитывать их вместимость – не перегружать; отправлять коломенки от пристани по 2–3 судна, соблюдая расстояние между ними; плыть только в дневное время суток; в населенных пунктах «напрасно не стоять»; разделить караван на три части и назначить ответственного за поддержание порядка в каждой из них; в случае нападения разбойников солдатам и работникам «всеми мерами обороняться ружейным и огненным боем»; отправлять рапорты по мере следования каравана [13, л. 87–94].

Составители инструкций стремились охватить все стороны подготовки, следования каравана, но не могли предугадать все возможные происшествия во время плавания, остановок на ночлег, зимовки. Один из заключительных пунктов всегда был одинаков – «в протчем же поступать по указам Е.и.в. со всяким прилежанием и тщанием в пользу интереса Е.и.в. и государственного». Находясь в удалении от КГЗП, караванный управитель был лишен административной поддержки, мог рассчитывать только на свои силы, волю и иные деловые качества.

¹ С 1734 г. – Канцелярии главного заводов правления (далее КГЗП).

Таблица 1

Руководители главных караванов в 30–50-е годы XVIII века

[11, л. 1–20; 12, л. 133, 631; 13, л. 87–94; 16, л. 255, 139–140, 370–371; 17, л. 1390; 22, л. 93; 25, л. 255, 139–140, 370–371; 26, л. 18; 27, л. 15; 29, л. 1–3, 215; 30, л. 143; 31, л. 133; 32, л. 543–545; 33, л. 61–62; 37, л. 34, 53–54; 38, л. 4, 27, 52, 65; 39, л. 1–3; 40, л. 45, 159, 174; 41, л. 47; 43, л. 274; 48, л. 1–30; 49, л. 69, 395; 50, л. 576; 52, л. 218, 347об., 458; 54, л. 65; 55, л. 295, 394; 56, л. 21, 309; 58, л. 26; 66, л. 223; 60, л. 1а, 94–96; 61, л. 872; 62, л. 157–165; 64, л. 2; 65, л. 180; 67, л. 11, 127; 69, л. 6, 207, 332; 70, л. 718; 71, л. 9, 150, 470, 712; 75, л. 1об; 76, л. 1]

Год	Караванный управитель	Чин/должность	Год	Караванный управитель	Чин/должность
1731	Никифор Клеопин	гиттенфервальтер	1746	Семен Саполовский	прапорщик
1732	Иван Бухвалов	шихтмейстер	1747	Яков Овцын	бергешворен
1733	Иван Клепиков	каптенармус	1748	Степан Клепиков	шихтмейстер
1734	Антон Шульгин	гвардии сержант	1749	Андрей Текутьев	шихтмейстер
1735	Михайло Кашперев	гвардии сержант	1750	Виссарион Титов	бергешворен
1736	Никита Порошин	шихтмейстер	1751	Памфил Алексеев	обергиттенфервальтер
1737	Петр Кудрявый	прапорщик	1752	Семен Метлин	поручик
1738	Степан Владычин	бергешворен	1753	Петр Дирин	прапорщик
1739	Алексей Арефьев	поручик	1754	Осип Софонов	поручик
1740	Петр Зеленой	гиттенфервальтер	1755	Василий Раздеришин	гиттенфервальтер
1741	Михайло Хвалимов	шихтмейстер	1756	Иван Черницын	гиттенфервальтер
1742	Алексей Баженов	прапорщик	1757	Карл Горн	поручик
1743	Венедикт Глазов	поручик	1758	Яков Яковлев	штык юнкер
1744	Венедикт Глазов	поручик	1759	Иван Куроедов	поручик
1745	Никита Кривцов	шихтмейстер	1760	–	–

Караванными управителями назначались в основном армейские и горные обер-офицеры. Но крайняя нехватка администраторов на производстве вынудила Берг-коллегию 29 октября 1748 г. издать указ, по которому руководителями караванов «по очереди с переменою» должны быть лишь армейские офицеры, а «заводских офицеров от дел не отлучать», назначить их лишь в том случае, «если совсем обойтись не можно будет» [69, л. 2; 71, л. 3]. Отсутствии строгого запрета на командирование горных чиновников было обусловлено осведомленностью столичных властей о тревожной обстановке на Урале в связи с башкирскими волнениями. Армейские офицеры были заняты иными делами. В итоге «обойтись» без заводских офицеров было невозможно. И во главе караванов конца 40–50-х годов XVIII в. практически поочередно назначались и армейские, и заводские офицеры. А так как количество отправляемых судов постоянно росло, в это же время главному управителю до Санкт-Петербурга дополнительно стали выделять в помощь унтер-офицера «да подьячего для записи расходов».

Подробно изучив документы о неудачах отправки караванов в 1729 и в 1730-х годах, Берг-коллегия 25 октября 1730 г. издала указ: для контроля за отправлением караванов «за месяц и больше определять ежегодно по очереди одного из членов Обер-бергамта». При нем обязательно должен быть подьячий «для письма» «и солдат для посылок» [22, л. 93; 55, л. 258]. С 1737 г., на основании наставления В. Н. Татищева, обязанности члена КГЗП на пристани расширились – после отправки каравана им вменялась обязанность осмотреть пыльные мельницы и близлежащие заводы, дать наставления их руководителям. После отбытия коломенок от чувовских пристаней и завершения осмотра предприятий в КГЗП представлялся поденный журнал. В нем отражалась дорожная сводка и все беды сухопутного пути горного чиновника, ежедневное фиксирование операций по отправке караванов, проблемы в действии заводов и многое иное. В 1743 г. Берг-коллегия, получив доношение о новой неудаче в отправке каравана, 5 августа вновь строго приказала: «к провозжанию караванов отправлять из канцелярских членов, начав от большого и до малого классов по очереди от первых до последних пристаней» [55, л. 358]. Указ был продублирован в 1751 году [52, л. 347об.].

Таблица 2

Члены КГЗП, контролировавшие отправку казенного каравана

[12, л. 133, 631; 16, л. 139–140, 255; 17, л. 1390; 25, л. 122, 238; 26, л. 18; 29, л. 215; 32, л. 543–545; 33, л. 61–62; 38, л. 4; 39, л. 1–3; 40, л. 159, 174; 49, л. 395; 50, л. 576; 52, л. 347об.; 55, л. 295; 56, л. 309; 60, л. 94–96; 64, л. 2; 65, л. 180; 69, л. 207, 332, 712; 70, л. 718; 71, л. 150]

Год	Руководитель	Чин/должность	Год	Руководитель	Чин/должность
1731	Степан Козьмич Неелов	комиссар	1746	Андрей Иванович Порошин	ассессор
1732	Антон Федорович Томилов	ассессор	1747	Никифор Герасимович Клеопин	ассессор
1733	Константин Артемьевич Гордеев	главный казначей	1748	Игнатий Никитич Юдин	бергмейстер
1734	Константин Артемьевич Гордеев	главный казначей	1749	Алексей Калачев	обер-гиттенфервальтер
1735	Тимофей Матвеевич Бурцев	заводской комиссар	1750	Густав-Ульрих Райзер	ассессор
1736	Игнатий Никитич Юдин	главный межешник	1751	Федор Старого-Милуков	обер-гиттенфервальтер
1737	Игнатий Никитич Юдин	главный межешник	1752	Федор Старого-Милуков	обер-гиттенфервальтер
1738	Константин Артемьевич Гордеев	обер-цегентнер	1753	Никита Петрович Бахорев	главный механик
1739	Тимофей Матвеевич Бурцев	заводской комиссар	1754	Степан Владычин	обер-гиттенфервальтер
1740	Игнатий Никитич Юдин	главный межешник	1755	Никита Петрович Бахорев	главный механик
1741	Игнатий Никитич Юдин	главный межешник	1756	Евдоким Яковлев	секретарь КГЗП
1742	Степан Москвин	бергешворен	1757	Осип Софонов	ассессор
1743	Никифор Герасимович Клеопин	ассессор	1758	Семен Метлин	капитан
1744	Никифор Герасимович Клеопин	ассессор	1759	Осип Софонов	ассессор
1745	Игнатий Никитич Юдин	бергмейстер	1760	–	–

Помимо караванных управителей и назначенных членов КГЗП, за подготовку и успешную отправку судов отвечали пристанские управители. Им подчинялись все казенные пристани, кроме Егошихинской. Пристанские управители имели относительно высокий, даже обер-офицерский чин, но и ответственность была огромная. Они ведали всеми хозяйственными вопросами подготовки каравана: от заготовки леса для строительства судов, приема продукции с заводов, обеспечения каравана снастями, его отправкой до создания и отсылки в Екатеринбург отчетных документов.

Руководство объемным хозяйством и подчиненными осложнялось постоянными проверками, проводимыми караванными управителями и членами КГЗП, каждый из которых норовил найти недостатки. В случае проблем с отправкой каравана хозяин пристаней всегда рисковал оказаться в числе главных виновников.

Таблица 3

Руководители чузовских казенных пристаней во второй трети XVIII в.

[19, л. 109; 20, л. 47; 36, л. 66; 55, л. 20–24; 62, 916–927; 71, 52–54]

Годы	Руководитель	Чин/должность
1734–1735	Никифор Бессонов	гвардии сержант
1735–1736	Симеон Сикорский	поручик
1736–1737	Сергей Ярцов	шихтмейстер
1738–1748	Михайло Кашпирев	гвардии сержант, с 1740 г. – шихтмейстер
1748–1751	Василий Томилов	шихтмейстер, с 1750 г. – бергешворен
1751–1754	Степан Костромин	шихтмейстер
1754–1757	Федор Аврамов	шихтмейстер
1757–1760	Юрья Берглин	шихтмейстер

Одной из важнейших должностей на пристанях были целовальники. Они выбирались населением приписанных к казенным заводам территорий на общих собраниях. Существовала очередность выборов – целовальники отлучались от постоянного места жительства на два года. В ноябре – апреле принимали припасы на пристани, далее уходили с караваном до Санкт-Петербурга и Москвы, в июне – сентябре следующего года сдавали припасы, только после завершения этой операции возвращались с караванным управителем домой. Целовальники должны были получать во время пребывания в караване жалование. Оно составляло от 18 до 24 рублей в год. Но было ограничение: оплату труда можно было получить лишь в том случае, «ежели им от миру в подмогу денег не дается». А если дается – «жалованья из казенных не давать» [3, л. 244]. А выборным очень часто давали «подмогу»: в Санкт-Петербург – от 60 руб., в Москву – более 25 [3, л. 247]. В результате казна не несла больших затрат на труд целовальников.

Горнозаводские власти требовали выбирать «человека доброго, правдивого, в грамоте и писать умеющего». Принимать привозимые на пристань припасы – престижная, ответственная, но в то же время хлопотливая и опасная работа, в процессе которой случалось много конфликтов, судебных и административных разбирательств. Учесть все припасы, не допустить краж, недосесов и перевесов было крайне сложно. Взаимодействие с огромным количеством крестьян, их зависимость от точности записей, вносимых целовальником, открывали возможность злоупотреблений. В присяге, которую непременно принимали целовальники, фигурировали слова: «при том деле быть справедливыми и блуден не чинить, и взятки ни с кого никаких не брать под жестким на него штрафом. А ежели он того что казне Ея императорского величества учинит какую трату, выборщики заплатить должны» [18, л. 11. 76, 77, 80, 80об.].

Следили за целовальниками очень строго, они в подавляющем большинстве были верны присяге. Однако имели место и случаи лихоимства. В Сибирском обер-бергамте в 1732 г. стало известно, что на Уткинской пристани целовальник Федор Мещеряков «за приемом железа возчиков волочит, безо взяток и скоро железо не принимает», говорит: «дашь пять копеек, быстро приму, а не дашь – то де прстоишь у меня трои сутки». Крестьяне платили. Например, с одного из возчиков целовальник «за прием железа с него взял на две гривны вина, да на пять копеек пива и оно выпили вместе, а то железо принял без весу, токмо перечел одне полосы» [14, л. 146–169].

По этому случаю было проведено трудоемкое следствие: допрошены все возчики, у которых принималось железо. Особо чиновников интересовал факт, принималось ли у них железо «без весу» или «без счету». Но крестьяне прекрасно понимали опасность признания своего участия в подобной махинации. Многие из них, зная о возможности избегания тщательного перевеса привозимого груза, утаивали одну-две полосы железа и продавали их. Полученная прибыль не только перекрывала расходы на взятку, но давала прибыль. В итоге признания возчиков были предельно простыми: сами просили без очереди принять, а за это взятку «по простоте своей» давали. Решение по целовальнику было строгим: «высечь вместо кнута плетью нещадно», деньги – взятки вернуть, отправить домой «на поруки», срочно выбрать и прислать нового [14, л. 169].

Подобные случаи в принятии грузов на пристанях ежегодно приводили к несоответствию цифр в записях целовальников с ведомостями отправленных с заводов. Сжатые временные рамки погрузки и отправки каравана во время половодья на Чусовой не давали возможности многократных перевесов и уточнений количества груза. Результатом были многогодовые разбирательства в несоответствиях погруженных, зафиксированных в документах и прибывших в места назначения припасах.

При отправлении каравана на весь груз составлялась ведомость с указанием ассортимента продукции, наименованием завода, на котором оно изготовлялось. Ведомость являлась основным учетно-отчетным документом, под которым стояла подпись отправителя – члена Канцелярии.

Перед вскрытием льда на Чусовой вся продукция выносилась из амбаров и «складывалась в отдельные кучи» – для каждой коломенки. Моментально после прохода льда суда спускали на воду, быстро грузили и отправляли догружаться на нижних пристанях. Часто случалось, что там в коломенки не вмещался весь груз, его оставляли, но в книгах целовальников он уже был записан и учтен в итоговой ведомости, отправляемой вместе с караваном, что приводило к еще большим нестыковкам. Более того, при отплытии с верхней, Макаровской, пристани груз с коломенок или плотов, застрявших на мелях до прибытия к Уткинской при-

стани, разгружали и оставляли «без весу и счету» под охраной. Этот груз двигался на судах с опозданием и, иногда уже в Егюшихе, догонял караван, где прибывшие припасы перегружали также «без счету и весу» [8, л. 442–443; 45, л. 225–229].

На каждой коломенке должен был быть лоцман (сплавщик) – главный в команде; водолыв – фактически заместитель лоцмана – на него возлагались все хозяйственные заботы по сплаву; и работники. К середине марта на пристани могли приходиться до тысячи бурлаков. Взаимодействие с ними и поддержание порядка были одной из главнейших проблем для пристанского управителя. Работников на каждую коломенку распределяли из расчета, равного трем людям на тысячу пудов груза, поэтому на судне их всегда было около двадцати человек. Они назывались «вытными», то есть основными. Среди нанятых часто оказывалось много «слабосильных», и к «вытным» в придачу давали одного-двух человек, которые назывались «присадчики».

Наем вольных работников на время следования каравана по Чусовой и Каме должна была проводить Пермская земская контора. Она находилась в Кунгуре. А на путь до Твери набор возлагался на чиновников горного начальства, которые находились в Казани. Власти же Екатеринбургa набирали до Васильева Луга команду из приписных к заводам крестьян. Вольные набирались с большим трудом – они предпочитали работать на купеческих судах и в караванах частных заводчиков. С приписными также была проблема. Ее четко отразил В. И. Геннин: «Ежели их к сплаву брать, то некем руду и уголь заготовливать и заводы могут остановиться» [15, л. 262–264]. Однако, несмотря на все трудности, ежегодно удавалось найти необходимое количество работников.

Ситуацию с поиском работников резко усложнил указ Сената 21 мая 1743 г., которым запрещался наем помещичьих людей с «письменными паспортами»: необходимы были печатные, их выдавали местные администрации. Указ явно не способствовал улучшению транспортировки продукции. В результате, начиная с 1744 г., Екатеринбург вынужден был отправлять в Нижний Новгород и Вятку офицеров. Они нанимали людей с печатными паспортами, составляли с лоцманом и работниками специальные договоры – обязательства на маршрут Лаишев – Рыбная слобода [69, л. 27–29, 94–98]. Здесь фиксировались круговая порука, оплата труда с выдачей ее по этапам следования каравана, обязанности наемщиков, ответственность поручителей и многое другое.

Сложившаяся система найма в казенные караваны имела недостатки:

– отправленные из Екатеринбургa в Вятку и в Нижний Новгород молодые унтер-офицеры не имели опыта подобной работы, в рапортах в КГЗП отмечалось, что они к такой деятельности «были незаобычны»;

– жесткие условия набора в отношении оплаты нанимающимся работникам, прописанные в выдаваемой унтер-офицерам инструкции, лишали их инициативы и возможности равного торга, с купцами и частными заводчиками;

– предприниматели зачастую прибегали к уловкам при взаимодействии с региональными властями, что приводило к «поражению» казенного человека. Он фиксировал: паспорта в провинциальной канцелярии «по многократным прошениям и стараниям никак получить невозможно, а посторонним промышленникам Шувалова, Чернышева, Демидова и протчих паспорта отданы» [71, л. 306].

– офицерам вменялось в обязанность набирать «лоцманов, знающих в том силу, а работников здоровых, не старых, и не малолетних и увечных, и в работах быть могущих», но фактически выполнить это требование было крайне сложно. В итоге караванные управители отмечали в отчетах низкое качество рабочей силы. Например, в 1746 г. С. Сапаловский писал: «Нанятые лоцманы и работники весьма плохи, малы и худосильны, многие больны, увечны руками, ногами, а лоцманы хода по Волге не знаемы» [52, л. 440].

Наемщик не мог гарантировать прибытие работника в караван вовремя. Нередко, заключив договор, получив небольшую предоплату, работники «неведому куда бежали». А круговая ответственность по условию договора на деле оказывалась фикцией. Оставшиеся в караване работники заявляли: «За скудностью их, нанять других, чем не имеют» – и просили решить эту проблему за счет казны, обещали найти беглецов и отработать долг в следующем караване [69, л. 340–343]. Такое положение дел постоянно ставило унтер-офицера, отправленного для найма работников, под угрозу попасть под следствие за перерасход денег и взврата недостающих средств казне из своего жалования [69, л. 96–98].

Постоянно ощущая нехватку людей в караване и «не надеясь на дачу работников от губерний», власти на Урале были вынуждены пойти на крайне непопулярные меры – нарядать

в караван сотни закомплектованных работников, рекрутов, приписных крестьян и других, временно «ненужных мастеровых». И отправлять их до Рыбной Слободы на Волге. После выполнения работ в караване эти работники возвращались домой пешком в ноябре – декабре, летние полевые работы и заготовку сена для скота пропускали, вынуждены были зимой покупать все продукты дорогой ценой. На обратную дорогу работникам и воинской команде выдавались деньги «на проходные дни» из расчета прохождения ста верст за три дня, на отдых выделялся один день. Очередности в посылках в караван не было. Просьбы об отправлении холостых, «не имеющих своих домов и скота», а не тех, кто женат и имеет хозяйство, игнорировались [47, л. 16].

Социальная обстановка накалилась, горнозаводские власти обратились в столицу с просьбой смягчить указ. И, как нередко случалось в России, появилось исключение. Сенат 24 марта 1746 г. разрешил на казенные караваны, но лишь при условии «ежели не достанет», принимать, как и на соляные суда, наемных работников на одно лето с «письменными паспортами». И приказал «некрепко смотреть», чтоб беглых без паспортов не было [52, л. 12об.].

Весь маршрут караванов до Санкт-Петербурга можно разделить на следующие этапы:

1. Чусовские пристани – Васильев Луг – Егошиха – Лаишево;

2. Лаишево – верховой ход по Волге до Нижнего Новгорода – Рыбная Слобода – Тверь. В Нижнем Новгороде единый караван разделялся. Помощник караванного управителя – унтер-офицер, получив инструкцию и деньги, следовал с частью судов до Москвы;

3. Зимовье в Твери или в Вышнем Волочке – Опеченская пристань – Боровицкие пороги – Потерпельская пристань – Великий Новгород – Новая Ладога – Шлиссельбург – Санкт-Петербург.

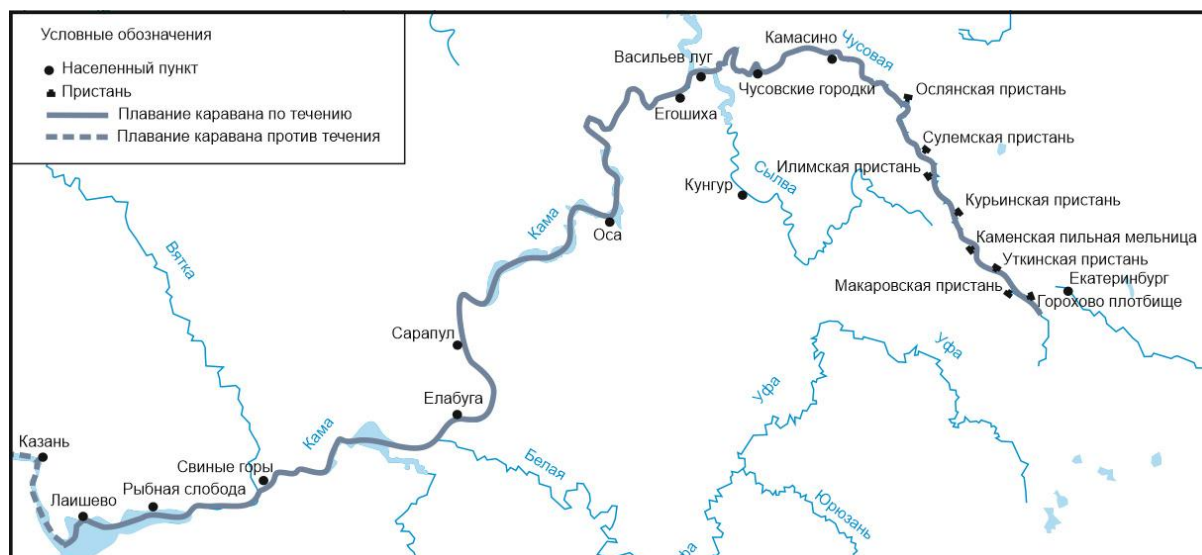


Рис. 1. Путь каравана от Чусовских пристаней до Лаишево

Успешная отправка каравана от пристаней во многом зависела от уровня воды в Чусовой во время вскрытия и прохода льда. На пристанях уровень воды постоянно замеряли и фиксировали в трех категориях: малый, нормальный, большой. При первом требовалось в наикратчайшие сроки спустить коломенки на воду, загрузить их. Загрузка судов заранее была исключена, груженую коломенку невозможно вытолкнуть в реку. При большой воде тяжелейшим препятствием являлись закрепление коломенки на воде, вынужденное нахождение работников в холодной воде во время загрузки. Отсюда потеря времени на обогрев у костров. По этой же причине лоцманы специально останавливали суда на реке, ждали спада, так как большая «вода коломенку тянула на камни» [64, л. 5–40].

Для увеличения количества воды в Чусовой в помощь отправляющемуся каравану могли открываться заводские плотины. Однако это действие осуществлялось только в исключительных случаях по двум причинам:

– при малоснежной зиме как в Чусовой, так и в прудах было мало воды. И руководители заводов всеми мерами старались оградиться от этой операции – спуск воды автоматически тормозил или останавливал заводское производство. Кроме того, при этой операции могла

случиться главная беда: повреждение конструкций плотины – главного сооружения предприятия;

– эффект от дополнительной воды был кратковременный. При первой же остановке или ночевке каравана «волна», естественно, не ждала путешественников и далее помощи не оказывала.

Но, несмотря на вышеизложенное, дополнительная вода частично помогала каравану более успешно уйти хотя бы с верхних пристаней Чусовой. В документах первой половины XVIII в. зафиксировано всего восемь случаев открытия плотин. Более того, приказчики лишь частично выполняли распоряжение, караванные управители фиксировали в путевых журналах: мало прудовой воды. При этом в неудачах с отбытием караванов 1729 и 1743 годов эта операция не помогла – только по три коломенки из более чем 60 смогли выплыть из мелководья.

Большая вода также была препятствием к успешному движению судов по Чусовой, но это явление случалось не часто. В первой половине XVIII в. такие невзгоды были зафиксированы шесть раз.

Большую часть времени Чусовая была благосклонна к руководителям и работникам караванов на пристанях. При этом Чусовая от весны до глубокой осени была судоходной – по ней вниз и вверх ходили как казенные, так и частные, купеческие небольшие плоскодонные суда. Примеров в подтверждение этого факта множество [4, л. 247; 6, л. 77–79; 9, л. 205–210; 10, л. 359–364; 21, л. 144–145; 28, л. 204–210]. Приведем лишь один. В 1746 г. в Москву через Екатеринбург возвращался генерал-лейтенант провиантмейстер Богдан Бибииков. Управителю Уткинской пристани М. Кашпиреву власти приказали продать для «съезда судно, ежели ему поглянется». 25 сентября Б. Бибиикову «поглянулось» 7-саженное судно с каютами, он его купил. Но так как «с экипажем уместиться не мог», купил еще одно, 6-саженное «с пристройкой кают». И вся команда благополучно уплыла до Камы и далее до Казани [46, л. 555–556].

Авторы книг и статей о сплаве караванов на Чусовой, начиная с работы Н. С. Попова [82], не обходят вниманием «камни», «бойцы», считают их, приводят названия. Последние по времени издания книги Н. В. Акифьевой [1], А. В. Иванова как бы подводят итог по теме: учтено «около ста камней» [77]. Обобщив труды XIX – начала XXI в., автор пришел к такой же цифре: зафиксировал 105 названий «камней».

«Камни» были опасными спутниками караванов и неоднократно встречаются в журналах караванных управителей первой половины XVIII в. Представим их названия по путевому журналу 1731 г. Никифора Клеопина. Инструкцией ему предписывалось фиксировать «камень, от которых опасенье есть судам» [11, л. 1]. Путешествие от Уткинской пристани до Васильева Луга в устье Чусовой заняло 8 дней. Названия «камней» Н. Г. Клеопин, вероятно, получил от лоцмана и работников на коломенке – сам он плыл впервые.

Итак, сверху и до устья Чусовой: Георгиевские пещеры, Скопин, без названия на Усть-Каменке, Висячий, Соколий, Толстой, Высокий, Заплотный, Курица, Винокуренный, Висячий (второй), Сокол, Гилев, Волшник, Родин, Шилов, Носин, Плоский, Коровий, Лысанов, Олеговой, Нестеров, камень при острове Хариной деревни, Омутной, Дыроватый с пещерой, Столбовые, Коробеиной, Стеновой, Мултык, Ермак, Горчак, Молоков, Разбойник, Четыре Брата, Ойматим, Гусельной, Сокольи, Вороньи, Мызни [11, л. 8–10].

Путешествие Н. Г. Клеопина по Чусовой закончилось без потерь, ни одна коломенка не утонула. Лишь две сели на мель да одна «заплыла за остров, где никогда коломенки не бывали». В целом в 20–50-х годах XVIII в. в Чусовой затонуло лишь 8 казенных коломенок. Но только в трех случаях были виноваты «камни», остальные гибли на мелях или в силу иных непредвиденных причин [11, л. 12; 16, л. 196, 270; 22, л. 291, 299; 25, л. 310б., 258; 29, л. 234; 31, л. 636–638]. Как случилось, например, в 1754 г. с «казенкой», на которой плыл управитель: «для ношного времени стали к берегу приваливать, то от закрытого водою камня, от которого поверх воды нималого знака не видимо, у оной коломенки проломило дно так, что и починить никак было невозможно, и от того она осела ко дну... от такого несчастья охраниться было неможно». Утром следующего дня все припасы перегрузили на прибывшую запасную коломенку [61, л. 883].

Малые потери среди караванов исследуемого периода в первую очередь объясняются тем, что уже с 20-х годов XVIII в. в первые годы пребывания В. И. Геннина на Урале он озабочился подготовкой учеников «для плавания на коломенках по реке Чусовой». Вполне понятная инициатива; в 1725 г. ему четко доносили: «отпуску товаров год от году прибавляться

будет». В этом же году последовало распоряжение генерала пристанскому управителю А. Стадухину «выбрать из крестьянских детей десять человек и обучать оных в сплавщики... и посылать на коломенках со старшими до устья Чусовой». В 1727 г. учеников было уже 19, им платили из казны от 90 коп. до 1 руб. 05 коп. за каждый сезон [5, л. 199–202].

Эта важная школа не останавливалась в развитии и в последующие годы. В 1736 г. учеников насчитывалось более 35 человек, в основном они были сыновьями лоцманов и ежегодно отправлялись «для присмотру опасных мест впредь для науки». Это были постоянные кадры, так как их семьи были приписаны к казенным заводам [23, л. 538–539].

От Васильева Луга караван входил в Каму, далее останавливался в Егошихе, уже в 20-х годах XVIII в. являвшейся заводским поселком и не только пристанью, но и крупным портом. Здесь догружали коломенки медью Пермских заводов, еще раз проверяли оборудование и загружали необходимые снасти для будущего верхового хода по Волге и отправлялись в путь.

Отсутствие «камней» на Каме не делало плавание менее опасным, путь осложнялся «великой водой», «великой погодой», проходил в конце апреля – начале мая, когда было еще «зело студено». Вся совокупность неприятностей в конечном итоге приводила к тому, что и здесь коломенки повреждались и тонули. Как, например, случилось в 1747 г., когда сразу два судна «нанесли на остров», они получили пробоины и моментально затонули. Или в 1731 г. «скоропостижной боковой погодой» коломенку ударило «о великое дерево, о сокуру». Этого вполне хватило для того, что образовалась великая течь и спасти судно не удалось.

Начиная с 30-х годов XVIII в. на Чусовой, а более того, на Каме, стали появляться вооруженные группы людей, ушедших «в вольницу» разбойников. Они «охотились» за купеческими судами, караванами частных владельцев, вскоре и казенные суда, шедшие с охраной, стали подвергаться нападениям. Указами 1744–1745 гг. из столицы «о искоренении воров, разбойников, становщиков и прочих причинных людей» требовалось проявлять осторожность, бандитов и «всех сомнительных» ловить, каждые полгода присылать в Берг-коллегию рапорты об успехах [24, л. 692–605; 35, л. 168–170; 42, л. 678, 724; 51, 402–407; 53, л. 148–156; 72, л. 468–470]. А в 1746 г. президент Берг-коллегии А. Ф. Томилов вновь требовал от горнозаводских властей выловить банды на Каме, которые даже «караваны хотят потопить», принять дополнительные меры к их охране [53, л. 148–151].

Для охраны казенных караванов из екатеринбургских рот ежегодно под командованием капрала или сержанта направляли по одному солдату на коломенку, а на «казенку» – еще капрала и четырех солдат. Вооружение каждого состояло из фузеи со штыком, 20 пуль и патронов, палаша. С середины 30-х годов XVIII в. и до конца изучаемого периода, когда на Урале стало беспокойно, военные отправлялись на охрану границ, на пять коломенок выделяли лишь трех солдат.

В 1731 г. Н. Г. Клеопин впервые приказал принять от Егошихи для охраны «казенки» небольшие пушки, а к ним «патронов с порохом, картечей дробовых» [11, л. 13–14]. Эту же операцию он повторил, следуя в караване 1744 года. А в 1749 г. караванный управитель требовал уже от Уткинской пристани по Чусовой «хотя бы три пушки для охранения от воровских людей».

Для поимки разбойников губернские власти посылали военные команды. Но они, мягко говоря, не совсем профессионально относились к порученному. Приведем выдержку из представления прапорщика А. Баженова, руководителя каравана 1742 года. В пригороде Лаишева 4 июня он встретил команду поручика Ивана Жадовского, присланного «для сыска разбойников и беглых драгун, и солдат». Будучи в кабаке, пьяный сержант с солдатами решили, что на казенных судах присутствуют беспаспортные, после чего незамедлительно обнажили шпаги, «взбежали на коломенку и кричали работникам: переколем вас».

На это «нахальное крайнее возмущение работники стали себя оборонять и других не пущать на коломенку». А нападавшие «закричали стоящим на берегу солдатам помощь и те многократно стреляли и били в набат в церковный колокол». А Баженов послал на берег солдата, чтобы прекратить драку и стрельбу. Они же солдата Дмитрия Елистратова при поручике избили «прикладками бесчеловечно без всякой его вины». Поручик И. Жадовский не унял сержанта, напротив, «приказал гренадеру гранаты заготовить и у которых и фитили были зажжены» [38, л. 380–381]. Только самообладание караванного управителя и отвага охраны предотвратили худшее.

После прибытия в Лаишево начиналась подготовка к верховому ходу по Волге. С этого момента начиналось движение коломенок против течения, вверх по Волге, до Рыбной слобо-

ды. Плыть можно было двумя способами: бечевой и завозом. При использовании бечевы бурлаки, двигаясь по берегу, тянули суда при помощи каната. При тяге бечевой судно неизбежно прибывало к берегу, для избегания этого находящиеся на судне работники упирались в дно шестами и отводили коломенку в направлении реки, требуемом лоцманом. При использовании бечевы на судне устанавливалась мачта, к носу крепилась снасть-поводок из куска бечеvy длиной, равной высоте мачты. На конце поводка крепилось металлическое кольцо. Мачта закреплялась двумя растяжками к бортам в одной плоскости с ней. Бечеву пропускали через кольцо и привязывали к мачте таким образом, чтобы свободный конец крепился за шпангоут позади мачты и играл роль штага (оттяжки в продольной плоскости судна). Эти снасти предохраняли мачту от поломки. Другой конец бечеvy сматывали на мотовило, которое должно без задержки травить бечеву.

При отсутствии бечевника сухопутной дороги вдоль берега транспортировка судна осуществлялась при помощи завозных якорей. При этом способе движения с судна спускалась лодка-завозня, где находились просмоленный пеньковый канат и якорь. В нее садились 8-10 бурлаков. Они плыли к берегу, высаживались и начинали тянуть лодку-завозню против течения, при этом один человек оставался в лодке. Лоцман с коломенки следил за продвижением завозни и, когда она удалялась от судна примерно на длину каната, флажком подавал бурлакам знак, чтобы человек, оставшийся на лодке, сбросил якорь с прилепленным к нему канатом и буйком. Далее лодка направлялась к берегу, в нее садили бурлаков, завозня разворачивалась и на веслах направлялась к судну. При этом бурлаки стравливали канат в воду. Далее ходовой конец каната подавался на судно, растягивался бурлаками вдоль палубы. Они крепили к нему свои лямки и, передвигаясь от носа к корме, подтягивали судно к завезенному якорю. Подойдя к корме судна, бурлаки последовательно отстегивали свои лямки от каната, возвращались на нос судна и снова крепили их к канату. Освобожденный по мере движения коломенки канат складывался на завозню. Когда судно подходило к якорю, он поднимался и вновь помещался на завозню. Операция повторялась, судно продвигалось к конечному пункту следования. В день при хорошей погоде вышеописанными способами передвижения удавалось проходить 13-15 (крайне редко 20) верст [11, л. 80-85].

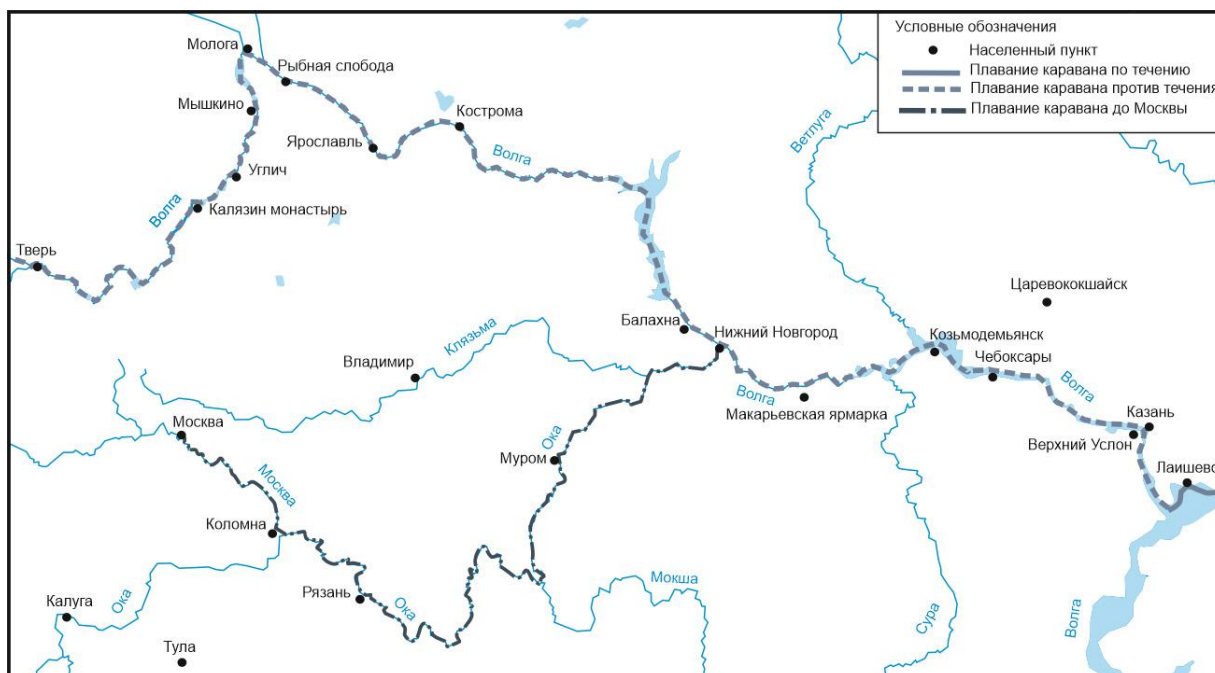


Рис. 2. Путь каравана от Лаишево до Твери

Движение от Рыбной слободы до Твери осуществлялось при помощи конной тяги. На каждую тысячу пудов груза требовалась одна лошадь, а на каждую пару лошадей – один коновод. Дорога вдоль Волги, по которой шли лошади, не всегда была в удовлетворительном состоянии, что периодически вынуждало применять бечеву и завозные якоря.

Для преодоления мелководных участков Волги в Рыбной слободе закупались барки, необходимые для перегрузки на них части железа с коломенок. В караван 1737 г. было закупле-

Трудности плавания по Мсте в районе Боровицких порогов оставались на протяжении всей первой половины XVIII в. Всего там было около 40 порогов протяженностью до 1 версты. Скорость течения при средних горизонтах воды достигала 30 верст в час. В судовом ходу выступали громадные каменные глыбы, рядом с которыми были глубокие ямы, где течение образовывало водовороты, а сам судовый ход был извилистый и крайне опасный [83, с. 26–35].

После прохождения порогов караван останавливался в Потерпельской пристани, далее по реке Мста следовал до Великого Новгорода, после чего по реке Волхов достигал Новой Ладogi, где начинался Ладожский канал протяженностью 104 версты до Шлиссельбурга в истоке Невы, по которой караван попадал в Санкт-Петербург [2, с. 43].

Прибыв в Санкт-Петербург, караванному управителю следовало явиться в Берг-коллегию и сдать припасы «кому повелено будет». Передача привезенного железа английским купцам зачастую затягивалась на многие месяцы, что приводило к скоплению коломенок в Петербурге, на которых хранились припасы не в надлежащих условиях, с наступлением зимы и ухудшения погодных условий суда получали повреждения, в отсутствие достаточной охраны нередко были кражи [11, л. 174–225].

Для возвращения в Екатеринбург команде каравана выдавалось жалование из караванной казны за два или три месяца на дорогу. Оставшаяся казна передавалась Берг-коллегии. Если караванный управитель задерживался в Санкт-Петербурге, а солдаты и целовальники уже отправлялись в путь, то следовало дать им письменный приказ, чтобы «напрасно нигде никому обид и других непотребностей отнюдь не чинили» [49, л. 108об.–109].

В общей сложности в 1731–1750 годах казна отправила на 1008 судах потребителям свыше 6,6 млн пуд. различного ассортимента изделий из железа и меди.

Таблица 5

**Сведения о количестве отправленной потребителям казенной продукции
1731–1760 гг.**

[7, л. 132–133; 8, л. 427–429; 12, л. 134–138; 13, л. 148–152, 196, 238–241; 18, л. 273–279; 22, л. 95, 266–267, 273–274, 290; 25, л. 451, 485; 29, л. 353–358, 372–372об.; 31, л. 34–35; 34, л. 311, 355–356, 410–411; 38, л. 323–333, 379; 40, л. 214; 43, л. 30; 44, л. 413, 604–607; 49, л. 345–346; 50, л. 602; 52, л. 309, 311–313; 54, л. 832–835; 55, л. 273; 56, л. 678–683; 57, л. 93об., 186, 274–275, 288; 59, л. 499–500, 531–535; 60, л. 95об., 403об., 406–411; 61, л. 937об.; 63, л. 618; 65, л. 538–539; 68, л. 706, 712, 724–729; 69, л. 332–332об., 563–567об., 570–573; 71, л. 470–481]

Год	Количество судов ²	Вес груза (пуд.) ³	Год	Количество судов	Вес груза (пуд.)
1731	27	170 093	1746	50	319 917
1732	31	192 591	1747	43	281 706
1733	30	177 515	1748	44	283 153
1734	24	142 892	1749	43	294 036
1735	24	152 016	1750	38	269 800
1736	30	204 651	1751	41	304 322
1737	27	180 034	1752	48	362 599
1738	27	135 490	1753	51	361 854
1739	22	126 798	1754	49	355 084
1740	27	185 633	1755	28	228 170
1741	36	232 056	1756	46	322 528
1742	21	137 147	1757	37	254 105
1743	3	12 132	1758	31	147 931
1744	63	418 204	1759	23	159 715
1745	44	270 194	1760 ⁴	0	0

От Уткинской пристани до Санкт-Петербурга казенный караван проходил расстояние, равное примерно 3545 верстам⁵, из которых 38 % пути караван двигался против течения

² Большие и малые коломенки, однолетние суда, отправленные в Москву и Петербург с чувовских пристаней.

³ Вес груза, доставленного в Москву и Петербург, без учета, отправленного в другие города.

⁴ Казенный караван не был отправлен из-за передачи большей части государственных заводов частным владельцам.

⁵ 1 верста – 1,067 километра.

рек: Волги и Тверцы⁶. На основе анализа путевых журналов караванных управителей Н. Клеопина [11], И. Бухвалова [13, л. 377–415об.], А. Баженова [73], С. Клепикова [74] удалось установить среднее время в пути каравана от чусовских пристаней до Санкт-Петербурга, 404 дня из которых 214 караван зимовал в Твери. Движение каравана на участках пути против течения рек со всеми остановками занимало в среднем 116 дней. Преодоление самого протяженного участка пути по течению рек от чусовских пристаней до Лаишева и от Вышнего Волочка до Санкт-Петербурга, составляющего 62 % общей протяженности маршрута, занимало 74 дня, в частности, путь по Чусовой занимал не более двух недель.

Таким образом, в первой половине XVIII в. оформляется система отправки казенных караванов. Ключевыми фигурами в подготовке каравана были представитель Сибирского обербергамта, отправленный для контроля отправки на пристань, и пристанской управитель. Вся ответственность за успешное плавание казенных судов лежала на караванном управителе.

Список литературы

1. Акифьева Н. В. Железные караваны на Чусовой. Екатеринбург : Банк культурной информации, 2013. 192 с.
2. Вышневолоцкая водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы / В. А. Широкова [и др.]. М. : КУНА, 2011. 248 с.
3. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 94.
4. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 151.
5. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 170.
6. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 245.
7. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 253.
8. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 278.
9. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 305.
10. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 328.
11. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 330.
12. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 331.
13. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 348.
14. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 354.
15. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 376.
16. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 384.
17. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 424.
18. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 488.
19. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 489.
20. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 524.
21. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 530а.
22. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 583.
23. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 588.
24. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 609.
25. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 633.
26. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 638.
27. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 711.
28. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 769.
29. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 771.
30. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 779.
31. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 824.
32. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 832.
33. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 844.
34. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 863.
35. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 875.
36. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 892.
37. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 917.
38. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 921.
39. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 934.
40. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 965.

⁶ Измерение расстояния по рекам от Уткинской пристани до Санкт-Петербурга произведено при помощи онлайн-сервиса построения маршрутов: BRouter web client // Онлайн-сервис BRouter. URL: <https://brouter.de/brouter-web/#map=6/54.387/10.371/1021&profile=river> (дата обращения: 26.01.2020).

41. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 986.
42. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 999.
43. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1008.
44. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1012.
45. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1013.
46. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1116–1122.
47. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1052.
48. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1079.
49. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1090.
50. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1094.
51. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1113.
52. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1136.
53. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1153.
54. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1175.
55. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1218.
56. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1220.
57. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1321.
58. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1343.
59. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1347.
60. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1381.
61. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1414.
62. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1422.
63. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1423.
64. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1433.
65. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1434.
66. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1438.
67. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1475.
68. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1525.
69. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1550.
70. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1575.
71. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1590.
72. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 2115.
73. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 2. Д. 1826.
74. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 2. Д. 1833.
75. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 2. Д. 1834.
76. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 2. Д. 1835.
77. Иванов А. В. Message: Чусовая. Санкт-Петербург : Азбука-классика, 2007. 478 с.
78. Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М. : Наука, 1982. 280 с.
79. История Урала с древнейших времен до 1861 г. / А. А. Преображенский (отв. ред.) и [др.]. М. : Наука, 1989. 608 с.
80. Кафенгауз Б. Б. История хозяйства Демидовых в XVIII–XIX вв. Опыт исследования по истории уральской металлургии. М. : Изд-во Академии наук СССР, 1949. Т. 1. 524 с.
81. Павленко Н. И. Развитие металлургической промышленности России в первой половине XVIII века. Промышленная политика и управление. М. : Изд-во Академии наук СССР, 1953. 536 с.
82. Попов Н. С. Хозяйственное описание Пермской губернии сообразно начертанию Санкт-Петербургского Вольного экономического общества сочиненное в 1800–1803 году в г. Перми. Пермь : Печатано при Пермском Губернском Правлении, 1804. Ч. 1. 399 с.
83. Речное судоходство в России / М. Н. Чеботарев [и др.]. М. : Транспорт, 1985. 352 с.
84. Российский государственный архив древних актов. Ф. 271. Оп. 1. Д. 1019.

Delivery of products from Ural state-owned factories to the European part of Russia in the first half of the XVIII century

K. A. Ulanov

postgraduate student, Institute of history and archeology of the Ural branch of the Russian Academy of Sciences.
Russia, Yekaterinburg. E-mail: ulanov.kir@gmail.com

Abstract. The article aims to reconstruct the entire route of Ural state-owned caravans from Chusovaya piers to Russian capitals in the first half of the XVIII century. For what purpose the tasks are solved: to trace the main stages of the movement of vessels, to identify all organizational measures for preparing state-owned cara-

vans for departure, movement to the capital cities, delivery of products to state authorities and foreign merchants. At the same time, the main attention is paid to the main caravans that went to Saint Petersburg. They provide an opportunity to present the most complete picture of all the problems.

The author comes to the conclusion that by the end of the first half of the XVIII century, the formation of the system of sending state-owned caravans is coming to an end. The leading role in preparing the caravan for departure was played by the representative of the Siberian Ober-bergamt, the pier and caravan managers. From the point of view of the composition, the state-owned caravan can be divided into kolomenkas going to St. Petersburg, Moscow, and annual vessels transporting special cargo. The entire route to St. Petersburg included movement along the Chusovaya and Kama river from Chusovaya piers to Laishev, then riding along the Volga continued until wintering in Tver. After that, the caravans, bypassing the canal system of the Vyshnevolotsk water system, reached St. Petersburg. Both weather conditions and interaction with regional authorities had a decisive influence on the successful navigation of the caravan. The Central government authorities also affected the product transportation system. Thus, the decrees of the Senate regarding the availability of printed passports for farmers who were employed in the caravan, created many problems with the search for boatmen for the mountain authorities.

Keywords: Ural, caravan, Chusovaya, kolomenka, pier, caravan manager.

References

1. Akif'eva N. V. *Zheleznye karavany na Chusovoj* [Iron caravans on Chusovaya]. Yekaterinburg. Bank of cultural information. 2013. 192 p.
2. *Vyshnevolockaya vodnaya sistema: retrospektiva i sovremennost'. Gidrologo-ekologicheskaya obstanovka i landshaftnye izmeneniya v rajone vodnogo puti. Ekspedicionnye issledovaniya: sostoyanie, itogi, perspektivy* – Vyshnevolotsk water system: retrospect and modernity. Hydrological-ecological conditions and landscape changes in the area of the waterway. Expedition research: state, results, prospects / V. A. Shirokova [et al.]. M. KUNA. 2011. 248 p.
3. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 94.
4. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 151.
5. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 170.
6. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 245.
7. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 253.
8. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 278.
9. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 305.
10. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 328.
11. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 330.
12. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 331.
13. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 348.
14. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 354.
15. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 376.
16. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 384.
17. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 424.
18. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 488.
19. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 489.
20. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 524.
21. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 530a.
22. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 583.
23. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 588.
24. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 609.
25. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 633.
26. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 638.
27. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 711.
28. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 769.
29. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 771.
30. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 779.
31. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 824.
32. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 832.
33. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 844.
34. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 863.
35. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 875.
36. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 892.
37. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 917.
38. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 921.
39. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 934.

40. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 965.
41. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 986.
42. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 999.
43. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1008.
44. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1012.
45. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1013.
46. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1116-1122.
47. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1052.
48. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1079.
49. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1090.
50. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1094.
51. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1113.
52. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1136.
53. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1153.
54. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1175.
55. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1218.
56. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1220.
57. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1321.
58. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1343.
59. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1347.
60. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1381.
61. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1414.
62. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1422.
63. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1423.
64. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1433.
65. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1434.
66. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1438.
67. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1475.
68. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1525.
69. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1550.
70. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1575.
71. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 1590.
72. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 1. File 2115.
73. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 2. File 1826.
74. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 2. File 1833.
75. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 2. File 1834.
76. State archive of the Sverdlovsk region. F. 24. Inv. 2. File 1835.
77. *Ivanov A. V. Message: Chusovaya* [Message: Chusovaya]. SPb. Azbuka-Klassika. 2007. 478 p.
78. *Istomina E. G. Vodnye puti Rossii vo vtoroj polovine XVIII – nachale XIX veka* [Water routes of Russia in the second half of the XVIII – early XIX century]. M. Nauka. 1982. 280 p.
79. *Istoriya Urala s drevnejshih vremen do 1861 g.* – History of the Urals from ancient times to 1861 / A. A. Preobrazhensky (ed.) and [others]. M. Nauka. 1989. 608 p.
80. *Kafengauz B. B. Istoriya hozyajstva Demidovyh v XVIII–XIX vv. Opyt issledovaniya po istorii ural'skoj metallurgii* [History of Demidov's economy in the XVIII–XIX centuries. Experience of research on the history of Ural metallurgy]. M. Academy of Sciences of the USSR. 1949. Vol. 1. 524 p.
81. *Pavlenko N. I. Razvitie metallurgicheskoy promyshlennosti Rossii v pervoj polovine XVIII veka. Promyshlennaya politika i upravlenie* [Development of the metallurgical industry in Russia in the first half of the XVIII century. Industrial policy and management]. M. USSR Academy of Sciences. 1953. 536 p.
82. *Popov N. S. Hozyajstvennoe opisanie Permskoj gubernii soobrazno nachertaniyu Sankt-Peterburgskogo Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva sochinennoe v 1800–1803 godu v g. Permi* [Economic description of the Perm province according to the outline of the St. Petersburg Free economic society composed in 1800–1803 in Perm]. Perm. Printed under the Perm Provincial Government. 1804. Ch. 1. 399 p.
83. *Rechnoe sudohodstvo v Rossii* – River navigation in Russia / M. N. Chebotarev [et al.]. M. Transport. 1985. 352 p.
84. Russian state archive of ancient acts. F. 271. Inv. 1. File 1019.