

Уланов Кирилл Андреевич, специалист по учебно-методической работе второй категории кафедры архивоведения и истории государственного управления Уральского федерального университета им. первого Президента России Б.Н. Ельцина (УрФУ)

e-mail: ulanov.kir@gmail.com

УРАЛ И КРЫМ: ПРЕДЫСТОРИЯ ТРАДИЦИОННЫХ СВЯЗЕЙ

Аннотация: в статье рассматривается организация доставки продукции заводов Урала до Москвы и Петербурга. На основании архивных документов прослежена деятельность руководителей высшего и среднего звена Канцелярии главного заводов правления по перевозке продукции на пристани. Отражены действия горных офицеров и их команды при транспортировке грузов и трудности, с которыми приходилось сталкиваться в пути.

Ключевые слова: караван, Урал, Чусовая, пристань, коломенка, Баженов

URAL AND CRIMEA: BACKGROUND OF TRADITIONAL RELATIONS

Ulanov Kirill, Specialist in teaching methods of the second category, Department of Archival Studies and History of Public Administration, Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin

e-mail: ulanov.kir@gmail.com

The article considers the organization of delivery of products of the Ural factories to Moscow and St. Petersburg. On the basis of archival documents, the activity of top and middle managers of the Chancellery of the Main board of plants for transporting products to the pier has been traced. The actions of mountain officers

and their crews during the transportation of cargoes and difficulties encountered along the way are reflected.

Key words: Caravan, Ural, Chusovaya, pier, kolomenka, Bazhenov

С 20-х годов XVIII в. уральские предприятия стали главными поставщиками для страны черного и цветного металла, мрамора, предметов камнерезного производства, золота. Продукция высоко ценилась за рубежом, куда она отправлялась через Санкт-Петербургский порт.

С конца XVIII в., с присоединением новых земель, получивших название Новороссия, для укрепления морских портов Одессы, Севастополя, создания арсеналов Черноморского флота, с Урала стали регулярно поступать боеприпасы, якоря, артиллерийские орудия, чугун, железо, листовая, кованная медь, уральская монета и много другое. Доставить тяжести с Урала можно было лишь водным транспортом. Дальний и сложный путь, романтики здесь не было. Был тяжелейший и опасный труд. О нем автор сообщит на следующей конференции. Тема данной статьи «смежная» – на примере 275-летней давности представим следование казенного каравана в 1742 г. от Урала до российских столиц.

Главной транспортной артерией Урала являлась река Чусовая. Поэтому здесь строились пристани, при них пильные мельницы, плотбища для сооружения различных по размерам и типам судов. Жизнь этих взаимосвязанных хозяйственных структур практически не исследована. В 40-х годах XVIII в. на Чусовой было шесть казенных пристаней: Главная Уткинская и Гороховская (Кунгурская), Курьинская, Сулемская, Ослянская, Илимская. На пристани зимним путем с заводов свозилась и складировалась продукция. А уральское гонное начальство заблаговременно готовилось к главному событию – ее отправке. Уже в середине декабря назначался управитель – начальник многих судов, общее количество которых получило в источниках и литературе определение караван. Основные суда назывались коломенки. Для каждой из

них строилась лодка, часто ее называли шитухой. Сегодня нет однозначного ответа на изначальное появление этих названий.

К весне, до вскрытия реки, должны были быть построены суда, оснащены всеми необходимыми припасами (снастью). Перечень припасов включал более двадцати наименований – от канатов и якорей до котлов «для варки каш». Управитель получал в Екатеринбурге инструкцию (в XVIII в. любой чиновник, отправлявшийся куда-либо, снабжался наставлением, которое требовалось непременно исполнять). Назначенный главным в караване 20 декабря 1741 г. прапорщик Алексей Баженов не был исключением. Выданная ему инструкция включала 30 пунктов[1, лл., 52–65]. В зимний период он, совместно с управителем пристаней, обязан был следить за качеством строительства судов, еженедельно докладывать о привозе на пристани продукции с заводов.

К первому апреля на Уткинскую пристань приезжал более высокий начальник – член главной канцелярии. На него возлагалась личная ответственность за отправку каравана. Такая практика сложилась на основании указа Берг-коллегии и определения Канцелярии от 19 декабря 1730 г.[1, л. 4]. Апрель – самый «жаркий» месяц подготовки: ежедневно специальными приборами измеряли количество воды в реке, состояние льда, готовили суда для спуска, выносили из амбаров поклажу, комплектовали команду работников на коломенки. Их требовалось очень много – в 1742 г. 829 человек до первой большой остановки в Лаишеве.

Инструкция четко определяла штатное количество рабочих на коломенке. Для этого имелось много причин. Но главной была погрузка, перегрузка, разгрузка продукции. Их за время пути приходилось повторять множество раз. Поэтому специально отмечалось: «к спуску коломенок на воду и нагруз в них железа и иных припасов и для сплаву с оных до Васильева луга и до Лаишева наймовать вольных работников, коих распределять на коломенки считая по грузу на тысячи пудов по три человека, да на нагруз простого судна по оному, кормщик один, водолив один». Далее в наставлении следовало

«токмо того смотреть надобно, чтоб люди здоровые и сильные и бывающие в той работе, а не так, чтоб только число людей было. Если же оные работники не очень хороши, а особливо не бывалые, то отправлять смотря по людям и с прибавкою, а именно на десять по одному или по два человека. И быть так до Васильева луга. А после до Лаишева, оставить на тысячу пудов по человеку, к ним кормщик и водолив»[1, л. 134]. Уральское начальство прекрасно знало, что если команда будет слабая, то «Камоюплавучи от того немалый труд бывает и малым числом людей иногда вскоре к берегу прибиться будет невозможно. И от того может коломенку посадить на остров или занести в неудобное место, откуда иногда и вытащить будет невозможно и будет немалый труд и простой напрасный»[лл. 134 об. – 135].

Каравану 1742 г. явно не повезло. В реке оказалось очень мало воды. С верхней – Кунгурской пристани коломенки отправить не смогли. Поэтому продукцию нагрузили на 70 плотов, но и они по мелководью остановились, их пришлось разгрузить и возвращать ручной тягой обратно. В итоге, только на двух лодках шитухах сумели доставить 50 пудов меди

18 апреля 1742 г. с большим трудом 18 коломенок удалось спустить на воду. Непрерывно в течение суток шла погрузка, далее их отправили вниз по Чусовой на Курьинскую и Сулемскую пристани. Здесь догрузили, а 23 апреля окончательно сформированный караван отправился в путь. В Егошихе к нему присоединились еще две коломенки с медью Пермских заводов.

В итоге для столиц и иных городов в 20 коломенках с Урала отправили 137 147 пудгруза. Для Москвы предназначались 15 080 пудовгруза, в состав которого, помимо железа, вошли медные денежные кружки в закупоренных бочках. В Тулу для оружейных заводов отправлено 864 пуд стали. В Санкт-Петербург было отправлено 121 203 пуда железа[1, лл. 327 – 332 об.].

Маршрут пути до главной столицы отразим следующей схемой: Пристани – Васильев луг – Егошиха – Лаишев – Нижний Новгород – Рыбная слобода – Тверь – Вышний Волочек – Новгород – Петербург. До него за год не добраться.

В Москву, из Нижнего Новгорода через Ярославль или другие центры путь был ближе, и осенью команда достигала цели.

Первая большая остановка в Лаишеве, куда Караван прибыл 2 июня 1742 г. Работники, нанятые на Урале, возвращались домой. Они плыли на барках до Казани, а далее огромная армия пешком шла в Екатеринбург. Для последующего пути необходимо было нанять новых, знающих местные условия работников. Предстоял тяжелый путь вверх по Волге. Для команды коломенки требовалось «без причалка по шести, а с причалком по семи» пар лошадей и умелых коноводов.

А. Баженову не повезло. Его караван пришел в Лаишев позднее других. «Лучших людей с пашпортами разобрали», поэтому «нужных работников» он набирал долго. К тому же случился скандал – на коломенки из прибрежного кабака «пожаловала» с обнаженными шпагами пьяная команда под руководством поручика И. Жадовского. У них был приказ «сыскивать разбойников, беглых драгун и солдат». Нетрезвые они заприметили среди нанятых работников «разбойников». В итоге захватили государственные суда «многократно стреляли, избили солдата бесчеловечно без всякой вины», «творили предерзостные поступки», а для более серьезной атаки приготовили гранаты «у которых и фитили были зажжены»[1, л. 380 – 381 об.]. Только самообладание А. Баженова, а главное, документы – указы о наказании за задержание судов, охладило команду, разрядило ситуацию. Караван отстояли, а через неделю он благополучно отправился в путь.

Очередная остановка в Нижнем Новгороде, сюда караван прибыл 1 июля 1742 г. Новая разгрузка продукции для торговли на Макарьевской ярмарке, очередной набор работников уже для разделенного каравана: 5 коломенок под руководством унтершихтмейстера Н. Порошина отправились в Москву, одна с каптенариусом П. Орловым в Тулу, а 15 с А. Баженовым в Петербург.

Оставим без внимания Москву и Тулу – коломенки придут к цели до окончания навигации. Последуем за А. Баженовым, он отправился в путь 23 июля 1742 г. До этого управитель решил еще одну неприятную проблему. Уже

было отмечено, что для каравана на всем пути требовалось большое количество работников. Их состав и поведение в пути – тема, требующая специального исследования. Кроме этого контингента всегда в Екатеринбурге для «оберега и караула», охраны каравана «от вороватых людей» набиралась «не по выбору, а по очереди» специальная воинская команда. Вот в команде 1742 г. оказался затыльник Федор Первухин, который отвечал за огнестрельные припасы.

Он и в Екатеринбурге не был на лучшем счету «по очереди» попал в караван и «расслабился»: в пути «в безмерном пьянстве» потерял шпагу, самовольно сходил на берег «играть в карты и пьянствовать». Наказания на него не действовали. А. Баженов «в состояние его привести не мог» и отправил пешком домой с Нижнего Новгорода.

В Рыбной слободе новая смена работников, лошадей, покупка в запас, в случае мелководья, дополнительно шести барок при вынужденной разгрузке коломенок. Разделившись на три партии, по 5 коломенок, 22 – 26 сентября караван отправился далее. А Баженов докладывал: «вода в Волге реке весьма способная, на зимовье в Тверь поспешать буду, а ежели благоуспешное усмотрю время к ходу каравана, то неуспешное старание иметь буду до Вышнего Волочка доплыть»[1, л. 385 об.].

Доплыть до Вышнего Волочка не удалось. Мелководье, перегрузки, усталость лошадей, коноводов, всей команды, заставили управителя зимовать в Твери. Продукцию разгрузили в амбары, решали проблемы сохранения судов, приобретения новых снастей, набора команды, личного устройства. Делалось все, чтобы ранней весной двинулся далее – там ждали не меньшие трудности. Многочисленные пороги, сложный путь по каналам, опять пороги... Караван придет в Петербург лишь в мае 1743 года.

Список литературы:

1. Государственный архив Свердловской области. Ф. 24. Оп. 1. Д. 921.