

УДК 94(470.5).065:656.62

К. А. Уланов

КАЗЕННЫЙ КАРАВАН 1753 г.: ПОДГОТОВКА К ОТПЛЫТИЮ

В статье рассматриваются подготовительные караванные операции, осуществляемые на Урале в середине XVIII в. Отражена деятельность руководителей высшего и среднего звена Канцелярии главных заводов правления по перевозке продукции на пристани. На основании путевого журнала Н. Бахорева представлены основные мероприятия по снаряжению казенного каравана, обеспечению его необходимыми кадрами.

К л ю ч е в ы е с л о в а: Урал, караван, Чусовая, пристань, Н. Бахорев, коломенка.

Доставка уральской продукции для продажи в столичные и иные города в XVIII в. являлась многосложным и трудоемким занятием. Обобщающих исследований по теме нет. За исключением изучения движения караванов по рекам, вне поля зрения историков остались практически все иные проблемы. Поэтому в данной статье поставлена конкретная задача – отразить основные предварительные заботы членов Главной уральской канцелярии и руководителей на местах на примере подготовки каравана 1753 г.

В этот год с казенных заводов предполагалось отправить 52 коломенки с различным ассортиментом продукции, а также 2 легких судна. Первое должно было в течение одного сезона привезти в Москву особую, содержащую большой процент серебра медь с Алтая. Второе судно отправлялось в Санкт-Петербург. Выполнялось личное распоряжение императрицы. В 1750 г. она потребовала прислать в Царское Село черные и белые мраморные плитки для обустройства территории «между армитажем и новозделанного в округе его канала» [ГАСО, ф. 24, оп. 12, д. 1381, л. 29–30 и др.].

Подготовительную работу руководство канцелярии начало задолго до отправки каравана – уже в ноябре 1752 г. Объяснялось это тем, что «год от году припасов в караване приумножалось», объемы заготовок для строительства коломенок увеличивались, а людей на перевозку продукции на пристани и сопровождение каравана

крайне не хватало. Вот и в этот год требовалось перевести более 170 тыс. пуд. металла и изделий. Здесь необходимо сделать важное пояснение: одна лошадь могла поднять не более 20 пудов, а скорость ее передвижения с грузом составляла 5–6 верст в час, расстояние же от заводов до пристаней составляло от 70 до 180 верст. На основе этих данных нетрудно представить общий объем предстоящих работ, количество задействованных людей и лошадей. Работу необходимо было выполнить точно в срок. Можно согласиться с предложением историков о том, что на Урале следует поставить памятник лошади-труженице [см. : Григорьев, Черноухов, с. 4].

Чтобы решить все главные проблемы, за полгода до отправки каравана назначались «главные действующие лица» – руководители (управители) каравана и люди, отвечающие за наем работников в Вятских и Пермских провинциях. Они «по очередности, а не по старшинству» утверждались, как правило, из унтер-офицерского состава. Так, в 1752 г. в Вятку была направлена команда во главе с прапорщиком П. Орловом. Ей вменялось в обязанность нанять более 400 человек «лоцманов знающих в том силу, работников здоровых, не старых, не малолетних и увечных, а в работах быть могущих» и непременно «с печатными паспортами» [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 1381, л. 39]. Дело в том, что с 1744 г. Берг-коллегия запретила прием иных работников, в том числе «с письменными паспортами».

Главным в караване должен был стать Е. Назарьев. Его основной обязанностью во время зимнего периода являлись ежемесячные поездки на пристани с целью проверки качества строительства судов, заготовки всех необходимых к ним снастей, регулярности вывоза и удобного для погрузки складирования продукции. Ему поручалось также много иных, мелких дел. Начальником на «особливом однолетнем судне», называемом «романовка», был назначен Ф. Аврамов, унтершихтмейстер первого класса. У него была иная «головная боль» – более 10 тыс. мраморных плиток требовали особой упаковки, особого режима провоза и хранения, и много еще особого... для выполнения ответственного задания от императрицы.

Автор специально назвал фамилии «маленьких начальников». «Караванные» документы предоставляют возможность выявить

и изучить биографии руководителей среднего звена. В научном обороте о них мало сведений. Но именно от этих людей во многом зависела слава уральской горнозаводской промышленности. Вот пример. Назначенный капитан Е. Назарьев в середине XVIII в. уже физически не мог выполнять поручения. Он писал: «нахожусь в великой болезни, не токмо мне ехать, но за тою болезнью и со двора выйти не могу» [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 1381, л. 52]. Этот человек состоял на государственной службе с 1704 г. Сначала он отслужил 25 лет на военной службе, имел «великие раны», дослужился до прапорщика. А с 1729 г. направлен в горную службу, в 1736 г. стал поручиком, в 1750 г. – капитаном. Долгое время руководил заготовкой угля для заводов, был «прикащиком» многих предприятий, ездил в далекий Нерчинск, где, кстати, уличил иностранных специалистов в утайке при выплавке серебра и свинца, выполнял иные многочисленные приказы высшего начальства. Было ему уже далеко за 60 лет, при этом пенсии он не получал. В таком возрасте двухлетняя поездка была ему уже не по силам. Поэтому назначили другого – прапорщика П. Дирина.

Во время второго приезда на Урал В. Н. Татищева было принято решение (оно подтверждено вновь в Берг-коллегии в 1746 г.), что подготовку каравана обязан курировать (вновь «по очереди, а не по старшинству») и обер-офицер главной канцелярии. Здесь также в 1752 г. случилось непредвиденное: назначенный Я. Райзер получил назначение в Москву, других офицеров в канцелярии не оказалось, пришлось отправлять на пристани управителя Кушвинского завода, к тому времени гитенфервальтера Н. Бахорева. Это также яркая личность в истории горнозаводского Урала, но его полная биография также не написана.

По инструкции и устоявшейся традиции этот руководитель должен был «объявить в канцелярию журнал» – отчет о поездке. Руководителем каравана и составителем журнала был Н. Бахорев. Журнал дает подробную (до мельчайших деталей) информацию о пути следования, погоде, подготовке каравана и отплытии [см.: ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 1381, л. 566–574].

22 марта 1753 г. Н. Бахорев выехал с Кушвы и «27 числа пополуночи в 9 часов» прибыл на Уткинскую пристань. 28 марта давал

всем подчиненным первые необходимые указания, а на следующий день уже осматривал привезенные в амбары «тягости», путевые пеньковые снасти, материалы и припасы, принадлежащие к путевому ходу каравана. Он отметил, что «днища у некоторых и бока в готовность выконопачены, и лодки при коломенках некоторые сделаны». Принял рапорт от уставщика Каменской пристани о том, что и там «19 коломенок, у коих днища выконопачены, и с полудня начаты бока конопатить, лодок сделано 7».

Коломенскому уставщику Решетникову было приказано 1 апреля отправиться на Каменскую пильную мельницу и осмотреть коломенки, которые должны «конопатить все по надлежащему исправлению». Он словесно рапортовал, что «готовящихся в отпуск коломенок законопачено 17, а у двух два паза не законопачено, лодок сделано, кроме конопатки, 14, а остальные строятся» [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 1381, л. 567 об.].

3–6 апреля 1753 г. управитель Уткинской пристани Костромин рапортовал Н. Бахореву о количестве прибывших работных людей: явились 590 уткинских крестьян и 400 работников с Вятки. Их начали распределять по пристаням, «дабы заблаговременно они могли туда прийти и железо из амбаров на берег выносить».

7 апреля 1753 г. Костромину был выдан ордер о немедленной выдаче на однолетнее с мраморными плитками судно сплавщика, водолива и работных людей 20 человек. В тот же день распределили сплавщиков по другим судам.

8 апреля дано распоряжение на Осянскую пристань унтерших-мейстеру Фролову, чтобы «старался на Илимские и Курьинские коломенки всю тяжесть погрузить без остатку».

9 апреля пошел снег и продолжался весь день. 10 апреля Н. Бахорев осмотрел новостроящийся Уткинский завод, были выявлены многочисленные недочеты в сооружении плотины.

11 апреля, в День Воскресения Христова, Н. Бахорев приказал всем членам команды совершить молебен.

С 13 апреля Дирину приказано начать с утра выносить железо из амбаров на берег, «класть по грузам, как надлежит, дабы во время грузки остановки не было».

В журнале от 15 апреля было отмечено, что «на оное число в ночи был дождь и теплая погода, поэтому в скором времени надлежит примечать в реке Чусовой прибыль воды», поэтому было приказано везде на пристанях поставить «меру постоянную, чтоб на ней сбивана быть не могла» [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 1381, л. 570 об.].

19 апреля Костромину был выдан ордер «о вырезании при Уткинской и Каменской пристанях на коломенках номеров немедленно», а «прикащику» Ревдинского завода Якову Егорову – «о рапортовании заблаговременно, когда приспееет выпуск вод из Ревдинского пруда». С Каменской пильной мельницы словесно рапортовали, что «коломенки все изготовлены, водою пробованы и к спуску принадлежит все в готовности».

20 апреля Бахорев и Костромин эту информацию проверили лично, убедились, что «готовящихся к отпуску коломенок посмотру явилось 29, из коих в отпуск приготовлено 12» [Там же, л. 571].

21 апреля на Чусовой начал ломаться лед. «Для проведения вверх по реке Чусовой льда» были отправлены сплавщики. Они словесно рапортовали, что «ниже деревни Чирковой воды в реке мало, и лед не поднимется, но выше на три версты Чусовая уже очистилась».

22 апреля «по полуночи, во втором часу», пришли капрал Свиридов и сплавщик Ф. Мезенин и словесно рапортовали, что на Чусовой большой лед очистился. Свиридову приказано, «чтоб на пристань работные люди все наряжены были немедленно для спуска коломенок на воду». В то же время пришел сплавщик К. Кочев. Объявил, что в деревне Коновалово лед прошел. Сославшись на жителей, Кочев сообщил: «до Макаровой льду на Чусовой реке нет, а что выше есть или нет, того не объявили».

«По полуночи в третьем часу» в присутствии Бахорева, Диринна, Костромина начали спускать при Уткинской пристани 20 коломенок и одно малое судно. Коломенскому ученику Путехину приказано было идти на Каменскую пильную мельницу, «чтоб на оной также спушали коломенки и плыли на Курьинскую пристань для нагрузки» [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 1381, л. 572]. Дирину приказано было грузить коломенки при Уткинской пристани.

Десятник Уткинской слободы И. Соврулин рапортовал, что «по Чусовой реке от деревни Подволошной никаких заторов нет, и лед весь до Уткинской пристани очистился». С Каменской пильной мельницы также рапортовали, что «двенадцать коломенок спущено на воду благополучно». За один день при Уткинской пристани «вся тяжести погрузить не могли», было приказано «завтрашнего числа догружать как возможно с поспешанием».

23 апреля загрузка закончилась и «начали коломенки отпускать». Первыми отплыли «романовка» под управлением Ф. Аврамова с мраморными плитками и однолетнее судно с медью. Десять коломенок были отпущены до 7 часов вечера. Уставщикам было приказано: если илимские и курьинские коломенки не смогут взять с Ослянской пристани весь груз, то «как можно забирать, чтоб ничего не осталось». При Уткинской пристани осталось 9 коломенок, сплавщики единогласно объявили, что «за поздним временем более коломенок отпускать опасно».

24 апреля получен рапорт «о нагрузке при Илимской пристани коломенок и об отвале для догрузки на Ослянскую пристань». «По полуночи с 4-х до 6-ти часов» с Уткинской пристани отправились «доостальные девять коломенок благополучно» [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 1381, л. 573].

25 апреля с других пристаней коломенки не отплыли до одиннадцати часов утра, простояв «за великим туманом, дождем и большою водой». Получен рапорт от Родионова «об отпущении с Ослянской пристани коломенок».

Проплыв мимо демидовской Сулемской пристани, отметили, что «коломенки некоторые догружаются, а прочие, хотя и нагружены, только стоят». Об этом спросили людей на пристани, которые «объявили, что стоят за большою водой и ниже той пристани для ночевания пристали» рядом с деревней Сулемской. «Большою водой плыть сего числа далее опасно... К тому и каменя весьма тою большою водою притягают» [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 1381, л. 573 об.].

26 апреля получен указ из Екатеринбурга «об отпуске работников, оставшихся от распределения на коломенки, в дома».

28 апреля «по полуночи в 6-ом часу из деревни Сулемской отправились в путь» и прибыли на Ослянскую пристань. Илимские,

курьинские, уткинские 37 коломенок прибыли на пристань 26 апреля, забрали весь груз, но отплыть смогли только «по убытии в реке Чусовой воды» 28 апреля. Оставшиеся 12 коломенок «проплыли 27 числа мимо, за тем, что уже на той пристани тягости не осталось». Два однолетних судна миновали Ослянскую пристань 25 апреля.

29 апреля операция закончилась – «по полуночи в 5-ом часу, с Ослянской пристани на казенной коломенке караванный управитель прапорщик Дирин отправился в путь благополучно» [ГАСО, ф. 24, оп. 12, д. 1381, л. 574 об.]

Н. Бахорев и его команда в 6 часов утра верхом на лошадях отправились с Ослянской пристани на Кушвинский завод, «худую дорогию того дня доехали только до деревни Луковки, где за дождем и поздним временем ночевали».

30 апреля в 5 часов утра выехали из Луковки, «за великим разливом в речках воды» смогли добраться только до деревни Серебряной и заночевать.

1 мая выехали из Серебряной в 4 часа утра и прибыли на Кушвинский завод в 4 часа дня.

Н. Бахорев приступил к основной работе. А караван ушел в путь. В это время работники уральских заводов начали изготавливать новую продукцию.

Государственный архив Свердловской области (ГАСО), ф. 24 (Уральское горное управление).

Григорьев Э. А., Черноухов А. В. Уникальные памятники истории: Жеребья. Печатки. Штемпели. Екатеринбург, 2013.