

Г. Д. КАПУСТИНА

ГУЖЕВОЙ ТРАНСПОРТ В СЕВЕРНОЙ ВОЙНЕ

(По материалам Московской крепостной конторы
начала XVIII в.)

Длительная Северная война затронула все стороны экономической жизни страны. Повлияла она и на крестьянский отход, в том числе на исконный промысел — извоз.

В центр всероссийского рынка — Москву — стекались отовсюду грузы, часть которых отправлялась дальше. Необходимость скорейшей доставки заставляла прибегать к более дорогим, чем водные, но более быстрым перевозкам — гужевым. Естественно, что в Москву устремлялась масса извозчиков. Введение в 1701 г. крепостного порядка оформления сделок по транспортировке, строгий контроль в первом десятилетии века за регистрацией подобных актов в крепостных книгах дали в руки современных исследователей множество подрядных извозных документов. К сожалению, со второго десятилетия XVIII в. большинство подрядных актов стало заключаться вне крепостных учреждений, и сейчас они встречаются в разрозненном виде. Это обстоятельство определяет ценность для исследователя актов именно начала века. От первого десятилетия века сохранились три Поряд-

ные книги — за 1701 (не полностью), 1702 и 1703 гг.¹ На них мы и сосредоточим свое внимание.

Составленная в XVII в. для специальных административных целей «Поверстная и указная книга Ямского приказа» говорит о девяти дорогах, расходящихся из Москвы. Первая из них шла от Москвы к Архангельску (ответвление ее на Устюг и далее в Сибирь); вторая — к Нижнему Новгороду и далее к Астрахани; третья — через Коломну, Переяславль-Рязанский на Тамбов; четвертая — на Тулу, Воронеж, Курск и далее к Харькову; пятая — через Калугу, Брянск к Киеву; шестая — через Волоколамск к Великим Лукам; седьмая — на Вязьму, Дорогобуж и Смоленск; восьмая — через Клин, Тверь к Новгороду и Пскову; девятая — через Дмитров, Кашин к Ладоге.

Как видно из данных табл. 1 и 2, московские извозчики заключали договоры главным образом на перевозку грузов из Москвы по двум дорогам: Архангельской и Новгородской (в 1703 г. грузы на северо-запад везли по Новгородской и Ладужской дорогам). Часть грузов подвозилась к Москве, но обычно они предназначались для дальнейшего следования по этим дорогам.

По Архангельской дороге грузы везли до перевалочного пункта — Вологды и далее — водой. Существовал и водный путь с Шекснинско-Кубенским волоком по Волге, Шексне, Сухоне, Северной Двине.

Путь на северо-запад мог совершаться гужом по указанным выше дорогам или комбинированно — из Москвы груз на лошадях подвозили к Вышнему Волочку, а оттуда отправляли его водой по рекам Цне, Мсте и Волхову. Изредка извозчики подвозили кладь и далее Вышнего Волочка — к Боровиковой и Борисовской пристаням. Иногда, наоборот, гужевой путь сокращался: на лошадях груз доставлялся только до Рогачевской пристани в Дмитровском уезде на реке Сестре, далее он шел водой до пристани Николая Столбенского на реке Тверце, здесь специальные извозчики доставляли груз к Вышнему Волочку для следования водою^{1а}.

¹ Записные книги московских крепостных учреждений (Крепостной палатки, Крепостного приказа, Крепостной конторы) сохранились в ЦГАДА в фонде Юстиц-коллегии, в ведении которой крепостные дела находились с 1719 г. (ЦГАДА, ф. 282 (Юстиц-коллегия), кн. 1029 (1701 г.), 1031 (1702 г.), 1032 (1703 г.)). Все таблицы составлены нами по актам кн. 1031 и 1032.

^{1а} Может быть, часть грузов попадала на северо-запад (к Олонцкой судостроительной верфи, построенной в 1702 г. на реке Сяси) и

Под грузы, идущие по Архангельской дороге, в 1702 г. было поставлено извозчиками 12 364 подводы (44,9%), в 1703 г. — 13 307 подвод (38,9%). Под грузы, перевозимые по Новгородской дороге, в 1702 г. извозчики поставили 10 624 подвод (38,6%), в 1703 г. — 19 438 подводы (56,8%).

Обстановка военного времени вызвала необходимость перевозок в первую очередь грузов, предназначенных для нужд армии. Огромное значение имели также товары, предназначенные на экспорт, так как в какой-то мере покрывали острую нужду государства в деньгах.

Среди перевозимых грузов на первом месте стоит пенька. Для ее перевозки в 1702 г. было занято 10 908 подвод (39,6%), в 1703 г. — 13 355 подвод (39%). Из актов, заключаемых в Москве на перевозку пеньки, видно, что извозчики доставляли пеньку к Вологде чаще всего непосредственно из мест, сеющих коноплю. Это уезды: Калужский, Брянский, Мещовский, Мосальский, Одоевский и др. Особенно много пеньки поступало из Почапа, Сухинич, Погар, Смоленска, Дорогобужа, Вязьмы и Верей. Часть пеньки подвозилась к Москве не только гужом, но и водой.

Цель доставки пеньки в Москву могла быть различной: пенька накапливалась до установления санного пути на Вологде, шла непосредственно на изготовление изделий, а также подвергалась очистке перед транспортировкой в разные места, о чем у нас есть некоторые сведения².

Другие виды сырья и промышленные изделия занимали скромное место в перевозках гужом. В 1702 г. они перевозились на 1578 подводах (5,7%), в 1703 г. — на 854 подводах (2,5%). К Архангельску везли кожи, главным образом выработанные (юфть, «красный юхотный товар»), грубый холст (хрящ), меха, воск, клей, щетину, шелк-сырец, смольчуг, т. е. товары для экспорта. По Новгородской дороге шли паруса, канаты, железо и рогожи.

Из числа непродовольственных товаров к Москве гужом подвозили, главным образом, казенные грузы. Так, с тульских заводов Л. К. Нарышкина везли железо и пушки. Перевозки столь тяжелых грузов гужом свидетельствуют

по будущей Марининской системе (по рекам Шексне, Ковже, волоком к Вытегре и далее по Вычегде к Сяси), о чем в литературе есть некоторые указания (В. А. Горелов. Речные каналы в России. Л., 1953, стр. 22).

² ЦГАДА, ф. 282, кн. 1031; л. 749.

Таблица 1

Направление и виды перевозимых грузов в 1702 г.

Направления	Пенька		Промышленные изделия (кроме сырьевых)		Продовольствие (кроме хлеба)		Хлеб		Военные		Прочие и смешанные		Итого			
	акты	подводы	акты	подводы	акты	подводы	акты	подводы	акты	подводы	акты	подводы	акты	подводы		
Москва—Вологда*	211	10 476	23	1021	3	45	—	—	21	750	2	72	260	36,4	12 364	44,9
Москва—северо-запад	—	—	1	4	24	1491	89	4428	182	4661	3	40	299	41,8	10 624	38,6
Москва—другие направления	—	—	—	306	1	100	—	—	3	103	—	—	—	9	509	1,9
К Москве	5	432	4	247	3	260	—	—	—	—	—	—	12	1,6	939	3,4
Неизвестно**	—	—	—	—	—	—	—	—	135	3079	—	—	135	18,9	3 079	11,2
Итого	216	10 908	33	1578	31	1896	89	4428***	341	8593***	5	112	715	100	27 515	100
%		39,6		5,7		6,9		16,1		31,3		0,4	100		100	

* Пунктом отправления в первой графе могли быть южные города; груз шел через Москву транзитом.

** Начальным пунктом отправления здесь служила Москва, известным конечный пункт доставки.

*** Бодой на северо-запад шло 1316 четв.

**** Эта цифра несколько превышена из-за системы перекодров. Здесь не учтены также 1356 подвод подрядчиков С. Г. Крюкова и И. П. Ермолова. Договора на подряды они заключили в Земском приказе, но переступили их полностью другим подрядчикам.

Виды и направление перевозимых грузов в 1703 г.

Направление	Пенька		Промышленные изделия и сырье		Продовольствие (кроме хлеба)		Хлеб		Военные		Прочие и смешанные		Итого					
	акты		подвозы		акты		подвозы		акты		подвозы		акты		акты		подвозы	
	акты	подвозы	акты	подвозы	акты	подвозы	акты	подвозы	акты	подвозы	акты	подвозы	акты	подвозы	акты	подвозы	акты	подвозы
Москва—Вологда	246	12 702	17	465	4	75	—	—	—	—	4	65	271	16,7	13 307	38,9		
Москва—северо-запад	—	—	1	18	51	2779	116	5290	1160	11318*	2	33	1330	81,7	19 438	56,8		
Москва—другие направления	2	63	7	281	—	—	—	—	—	—	—	—	9	0,5	344	1,0		
К Москве	5	590	3	80	8	416	—	—	—	—	—	—	16	1,0	1 086	3,2		
Неизвестно	—	—	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	1	0,1	10	0,1		
Итого	253	13 355	29	854	63	3270	116	5290	1160	11318*	6	98	1627	100	34 185	100		
%		39,0		2,5		9,6		15,5		33,0		0,3		100				

* В это число не включено 1560 подвод крупнейших подрядчиков, так как и это число подвод несколько презищено из-за перепорядков.

о крайней их срочности. Только два акта заключены на перевозку грузов невоенного характера. Это «стежляничный товар», приобретенный оброчным крестьянином села Покровского Яковом Бобыниным на стекольных заводах Свенского монастыря и в «черкасских городах»³.

Извозчики, доставлявшие к Архангельску пеньку на обратном пути в Москву, иногда привозили табак.

На юг из Москвы везли также казенные грузы (смолу и железо).

В числе перевозимых продовольственных товаров большее место занимал хлеб. В 1702 г. под продовольственными товарами (исключая хлеб) было занято 1896 подвод (6,9%), под хлебом — 4428 подвод (16,1%); в 1703 г. — соответственно 3270 подвод (9,2%) и 5290 подвод (15,5%). Подвоз продовольствия к Архангельску был незначителен. Главным видом продукции было говяжье сало, идущее, вероятно, на экспорт. Из Москвы извозчики, ехавшие за пенькой (обычно для скорости порожняком), иногда везли на места соль и селедку. К Москве из продовольственных товаров подвозили сало и вино — товары, в основном не предназначавшиеся для внутреннего рынка, а идущие для армии и на экспорт.

Основная часть продовольственных грузов направлялась по Новгородской и Ладужской дорогам.

Большое место в этих перевозках занимало вино, доставляемое с заводов Брянского, Волховского, Каширского и Рязанского уездов. Вино везли гужом на кружечные дворы Новгорода, Пскова и Старой Руссы. Кроме вина, к Новгороду и Пскову (а потом и далее к Прибалтике) везли мясо, свиное сало, масло конопляное, ветчину, рыбу, икру, масло и другие товары. На поставку этих товаров подрядчики заключали договоры в Ратуше, а на перевозку предназначенного для армии продовольствия нанимали извозчиков.

Хлеб как в 1702 г., так и в 1703 г. весь шел на северо-запад, т. е. также предназначался только для нужд армии. В связи с войной население было обложено чрезвычайным налогом — запросным хлебом. Этот хлеб подлежал сдаче в 1702 г. в Новгороде или Пскове. В конце 1702 и в 1703 г. хлеб подвозился и к Ладозе, а затем к Шлиссельбургу, Ямбург и Петербургу. Таким образом, на население, кроме

³ Там же, лл. 681, 790 об.

уплаты налога, была возложена еще одна повинность — доставка хлеба на дальнее расстояние. Поэтому население или нанимало извозчиков для перевозки хлеба или целиком сдавало подряды на поставку этого хлеба, уплачивая подрядчикам деньги. Привезенный из Поволжья и с юга водой по Оке в Москву хлеб уже отсюда доставлялся подрядчиками на северо-запад⁴. Всего в 1702 г. было заключено 89 сделок на перевозку хлеба на 4428 подводках, т. е. перевезено свыше 17 тыс. четв.⁵ В 1703 г. было поставлено 5290 подвод по 115 актам. Часть муки доставлялась в Новгород зимой гужом, часть шла до Вышнего Волочка, а дальше — водой⁶.

В общей системе транспортировки выделяются военные грузы — «полковые припасы», «казна великого государя». В 1702 г. под полковые припасы было поставлено 8593 подводы (31,3%), в 1703 г. — 11 318 подвод (33,0%). Частично доставку их к месту назначения брали на себя подрядчики, заключающие подряды с казной, а затем от себя уже нанимавшие извозчиков. Нередко военные грузы доставлялись за счет населения, обложенного подводной повинностью.

Выполнение этой повинности было обременительно. Население предпочитало переводить ее в денежные отношения, т. е. нанимать вместо себя извозчиков.

В подрядном извозном акте, записываемом в книгу «перечнем», т. е. кратко, число дворов, с каких ставились подводы, проставлялось очень редко. Все же из отдельных актов видно, что в 1701 г. население обычно выставляло одну под-

⁴ Подробнее о хлебных подрядах и торговле см.: Г. Д. Капустина. К истории хлебного рынка Москвы в первой четверти XVIII в. — «Города феодальной России». Сборник статей. М., 1966.

⁵ Разумеется, перевозки на лошадях отражают лишь небольшую часть хлебных поставок. Так, в январе 1702 г. два московских торговца подрядились в Ратуше доставить в Архангельск 22 302 четв. ржи и овса «государева жалования ратным людям» (кн. 1031, л. 174—174 об.). Надо думать, что большие партии хлеба шли в основном водой. Сведения о них есть только в том случае, если подрядчики заключали договор с казной. В феврале и марте 1702 г. два подрядчика обязались в Приказе Казанского дворца перевезти в Астрахань 40 тыс. четв. «государевых хлебных запасов» (кн. 1031, лл. 370 об.—371, 467 об.—468). Возможно, что эти партии хлеба были не из московских хлебных запасов.

⁶ Под «хлебом» подразумевались ржаная и пшеничная мука, рожь, солод, горох, овес и крупы (гречневая и овсяная). Когда в акте указывалось только количество четвертей хлеба, при пересчете на подводы мы исходили из наиболее частой нагрузки на подводу по 4 четв.

воду с 6 дворов, в 1702 г. — с 10, в 1703 г. — с 15 дворов⁷. В дальнейшем документы отмечают тенденцию к снижению нормы до одной подводки с 25 и даже 40 и более дворов⁸.

Таким образом, происходило некоторое смягчение подводной повинности в связи с улучшением положения на театре военных действий. Но, если в 1701 и 1702 гг. подводы поставлялись на довольно короткие участки пути, то в 1703 г. груз надо было доставлять из Москвы к Шлиссельбургу.

В акте редко обозначался уезд, население которого передавало свою подводную повинность подрядчикам. Но тем не менее в 1702 г. названо около 20 таких уездов, в 1703 г. — уже около 50. По мере увеличения маршрута перевозок все больше сдавали подряды крестьяне не только южных и юго-восточных уездов, но центральных и северных и даже таких, где очень сильно был развит извозный промысел. Передача подрядов приняла столь широкий размах, что уже в начале 1710 г. правительство предписало вместо сбора подвод брать «на наем подвод под артиллерийские припасы» с крестьянского двора по 2 алтына, а с посадских людей — по 2 алтына с рубля (с суммы обложения десятой деньгой)⁹.

В 1702 г. было четыре направления, по которым перевозились грузы для военных нужд: 1) Москва—Новгород—Псков; 2) Москва—Вологда (далее, вероятно, водой к Архангельску); 3) Москва—Смоленск; 4) Москва—Тула и далее Воронеж. Каждый из этих маршрутов был разбит на участки, на протяжении которых население и обязано было перевозить грузы. Маршрут Москва—Псков протяженностью в 685 верст делился на перегоны: Москва—Тверь (175 верст)¹⁰, Тверь—Валдай (около 200 верст), Валдай—Новгород (около 150 верст), Новгород—Псков (145 верст). Путь от Москвы до Вологды разбивался на три отрезка: Москва—Пряяславль-Залесский (120 верст), Переяславль-Залесский—Ярославль (120 верст), Ярославль—Вологда (180 верст). От Москвы

⁷ ЦГАДА, ф. 282, кн. 1031, лл. 511, 519, 529, 549, 565, 570, 573, 581 об., 591—591 об., 622, 673, 682, 715, 829; кн. 1032, лл. 196, 274 об., 319, 357 об., 434 об., 516, 598, 611 об., 715 об., 1015 и др.

⁸ Там же, кн. 1032, лл. 425, 509, 562, 563, 715 об., 995 об., 1017, 1029 об. и др. Правда, норма в 30, 40, 60 и более дворов встречается обычно при перерасчете повинности за прошлые годы (там же, кн. 1032, лл. 677—678, 992 и др.).

⁹ ПСЗ, т. IV, № 2246.

¹⁰ Эти, как и последующие цифры, взяты нами из «Поверстной и указанной книги Ямского приказа».

до Смоленска (путь в 260 верст) промежуточным пунктом был Можайск (от Москвы 90 верст). Путь из Москвы до Тулы в 160 верст совершался безостановочно.

Если же подрядчики заключали договоры непосредственно с казной в Земском приказе, то они брали на себя поставку до пункта назначения.

Перевозки по маршруту Москва—Смоленск, Москва—Тула занимали незначительное место среди общего числа военных перевозок (в 1702 г. на Смоленск и Воронеж направлялось лишь около 1% подвод). Правда, довольно распространной формулой указанного в акте маршрута была следующая: «везти полковые припасы до ближних городов», «до Твери или иных ближних городов», «до Твери или до Переяславль-Залесского или до Можайска или до Тулы». Таких военных перевозок, конечный пункт которых неизвестен, было в 1702 г. довольно много — 3079 подвод. Среди этих перевозок возможны перевозки к Туле и к Смоленску. Но по актам, в которых маршрут обозначен точно, можно судить о незначительности перевозок на юг и запад, что и понятно ввиду важности событий на северо-западе. Возможно, что крестьяне южных уездов выполняли подводную повинность на своих дорогах самостоятельно, не передавая ее подрядчикам, но по некоторым актам видно, что они должны были поставлять подводы и для перевозок по Новгородскому тракту. Военные перевозки по Вологодскому тракту занимали больший удельный вес по сравнению с тульским и смоленским направлениями. Для перевозки по этому тракту военных грузов, по нашим данным, было выставлено 720 подвод и заключено 20 актов.

Основная масса военных грузов, естественно, шла на северо-запад. В 1702 г. сюда направлялось 4661 подвода, т. е. свыше 50% всех военных грузов. Кроме того, из числа военных грузов, путь следования которых не обозначен, основная часть, конечно, шла по этому направлению. Большинство сделок подрядчиков с казной заключалось на перевозки именно на северо-запад.

В 1703 г. все военные перевозки направлялись к Финскому заливу^{10а}. Местами назначения были крепость Шлиссельбург, Ямбург и остров Котлин.

^{10а} Правда, в некоторых актах встречается формула о перевозке к Шлиссельбургу или «куда указано будет».

Под «полковыми припасами», или «казною великого государя», подразумевались боеприпасы, шанцевый инструмент, снаряжение, обмундирование, аптекарские товары, средства передвижения и даже передислоцирующиеся воинские части.

При рассмотрении военных перевозок останавливает внимание четко налаженная подвозка грузов к наиболее ответственным участкам военных действий, маневренность и быстрая перебазировка потока подвод, направлявшихся с военными грузами к театру военных действий. Так, в 1702 г. боеприпасы, военное снаряжение и продовольствие свозятся на военные склады Новгорода и Пскова для обеспечения действий русских войск в Лифляндии и Ингрии. Часть грузов идет к Архангельску, где находится Петр I с отрядом, строятся суда и укрепляется крепость Новодвинская. В октябре 1702 г. был взят Нотебург (Шлиссельбург). И незамедлительно поток военных грузов направляется сюда для дальнейшего обеспечения продвигающегося фронта. Везутся грузы и для верфи на Ладоге. Взятие Ниеншанца, закладка Петербурга потребовали укрепления Кронштадтской крепости и о. Котлина.

Таким образом, в начале XVIII в. масса извозчиков, приходивших в Москву, была занята перевозкой главным образом военных грузов и товаров, идущих на экспорт. Подвоз товаров для внутреннего рынка оставался почти вне сферы их деятельности¹¹. Вероятно, внутренний рынок больше обслуживался водным транспортом, договоры на перевозку грузов в Москву заключались вне Москвы, а непосредственные производители везли свои товары на собственных лошадах. Кроме того, именно перевозка казенных грузов и экспортных товаров, являвшихся государственной монополией, находилась под большим контролем, чем частные грузы. Перевозка последних могла не оформляться офи-

¹¹ Все же извозчики обслуживали и торговцев, везущих сукно на Украину (ЦГАДА, ф. 282, кн. 1032, л. 747) и товары в Новгород (там же, лл. 1027, 1135), маркитантов, направлявшихся к театру военных действий, подвозили «столовые запасы» частным лицам, находившимся на государственной службе (там же, лл. 517 об.—518, 995). Со второго десятилетия XVIII в. казенные подряды перестали регистрироваться в крепостных конторах. Акты контор с этого времени рисуют картину обслуживания извозом нужд только внутреннего и внешнего рынков.

циально заключенной сделкой. Число извозчиков в Москве было значительно больше, чем отражают акты.

Несмотря на то, что акты на извоз приоткрывают лишь небольшой участок торговой жизни Москвы, Москва рисуется как центр, стягивавший к себе товары и распределявший их по стране.

Сравнивая данные табл. 1 и 2, мы видим, что общее количество грузов, перевезшихся в 1702 г. по разным дорогам, осталось почти неизменным и в 1703 г. Значительно увеличилось лишь число подвод, занятых в извозе по северо-западному направлению. Это и понятно, если учесть активизацию военных действий в 1703 г. и начавшееся строительство Петербурга. Некоторое увеличение количества груза, следуемого по вологодскому направлению, произошло за счет увеличения экспорта пеньки.

* * *

Как уже отмечалось, основную массу извозчиков составляли крестьяне. Но при военных перевозках около 30% подвод приходится на долю подрядчиков-горожан. Горожане — это в основном крупные подрядчики, нанимавшие от себя подводы. Точное число лиц, участвующих в извозе, учету не поддается. В акте указываются социальная принадлежность, уезд и село, выходцем из которого был извозчик. Но так как извозный акт заключала обычно большая группа, то перечисляются не все извозчики. Остальные скрыты под формулой «с товарищи».

Следовательно, точное число крестьян-отходников, извозничавших в Москве, установить невозможно. Подсчитывая степень участия в извозе крестьян того или иного уезда, также необходимо иметь в виду небольшие отступления от истинной картины, которую дают извозные акты.

Крестьяне-извозчики, как и отходники других специальностей, шли в основном в Москву из районов, известных еще с XVII в. как районы оброчного хозяйства — из Замосковского края¹². Из этого центрального района России в Москве извозничали крестьяне 30 уездов. Из 590 актов, заключенных крестьянами на перевозку товаров в 1702 г. (табл. 3),

¹² Ю. В. Готье. Замосковский край в XVII в. М., 1906, стр. 515.

на долю этих уездов приходилось 580 актов (98,1%), из 1084 актов, заключенных в 1703 г., — 1031 акт (94,4%)¹³.

Крестьяне центральных, северных и северо-восточных уездов в 1702 г. выставили в извоз из 25 156 подвод 24 441 подвод (97,12%), в 1703 г. — из 30 470 — 29 839 подвод (97,9%).

Следует полагать, что не только Москва не была сферой притяжения крестьян юга, но вообще извозный промысел там был развит слабее. Примечательно, что если даже товары к Москве подвозились с южных уездов, доставкой их занимались в основном крестьяне северных уездов.

Степень отвлечения крестьянства к занятиям извозом в значительной мере зависела также от близости тех или иных уездов к важнейшим торговым трактам.

Как видно из данных табл. 3, в 1702 г. крестьяне уездов, связанных с Архангельским трактом, заключили на перевозку товаров 150 актов (25,4% общего числа актов, заключенных в этом году). В извозе было занято 7037 подвод, что составляет 28% общего годового числа подвод.

В 1703 г. ими было заключено 358 актов (33%) и поставлено 10 657 подвод (35%). Наиболее активное участие в извозе здесь принимали крестьяне Переяславль-Залесского, Ростовского, Ярославского и Вологодского уездов.

Вторую группу извозчиков, отходивших на заработки в Москву, составляли крестьяне уездов, расположенных вдоль магистралей, ведущих на северо-запад. Важное значение этот путь получил ввиду военных действий в Прибалтике.

Как уже отмечалось, грузы в Прибалтику могли доставляться как гужевым, так и комбинированным путем, т. е. посуху до Вышнего Волочка и Рогачевской пристани и далее по воде. Поэтому дорога в Прибалтику стимулировала крестьянский извоз уездов, через которые этот тракт проходил (Клинского, Тверского, Старо-Русского и Псковского) и уездов, лежавших вдоль Старо-Ладожской дороги и отчасти Великолуцкой (Волоколамского, Ржевского, Дмитровского, Кашинского и Угличского уездов). На их долю (см. табл. 3)

¹³ В 1702 г. остальные 10 актов приходятся на долю уездов, примыкающих к Москве с юга, юго-запада и юго-востока: Арзамасский, Звенигородский, Кауужский, Козельский, Коломенский. В 1703 г. остальные 53 акта падают, кроме перечисленных, еще на следующие уезды: Боровский, Воротынский, Вяземский, Крапивенский, Серпейский, Серпуховской, Шацкий, Мещовский, Мосальский и Мценский.

Таблица 3

Участие в извозе крестьян, выходящих из уездов,
расположенных вдоль торговых трактов

Тракт	1702 г.				1703 г.			
	акты		подводы		акты		подводы	
	число	%	число	%	число	%	число	%
Москва—Архангельск	150	25,4	7 039	28,0	358	33,0	10 657	35,0
Москва—северо-запад *	99	16,9	4 400	17,5	228	20,8	5 827	19,1
Москва—Смоленск . . .	5	0,8	332	1,3	12	1,2	401	1,3
Москва—юг **	4	0,6	182	0,7	38	2,6	367	1,2
Москва—Нижний Новгород	5	0,8	246	1,0	53	4,9	322	1,0
Московский уезд	314	53,2	12 030	47,8	378	34,9	12 220	40,3
Прочие ***	13	2,3	927	3,7	17	2,3	616	2,1
Итого	590	100	25 156	100	1084	100	30 470	100

* Здесь объединены акты крестьян из уездов, лежащих вдоль трех северо-западных дорог: Новгородской, Ладужской и Великолуцкой. На долю первых в 1702 г. приходилось 26 актов (4,5%) и 1416 подвод (5,6%), в 1703 г. — 77 актов (7,2%) и 2618 подвод (8,6%). На долю вторых в 1702 г. приходилось 72 акта (12,2%) и 2973 подводы (11,8%), в 1703 г. — 146 актов (13%) и 3180 подвод (10,4%). На долю третьих в 1702 г. приходилось 1 акт (0,2%) и 11 подвод (0,1%), в 1703 г. — 5 актов (0,6%) и 29 подвод (0,1%).

** Здесь ввиду малочисленности объединены акты крестьян уездов, лежащих вдоль трех южных дорог.

*** Сюда включены акты крестьян, район выхода которых неизвестен, а также договоры, заключенные крестьянами из разных районов совместно с ямщиками и горожанами.

в 1702 г. приходилось 99 актов (16,9%) и 4400 подвод (17,5%) общего годового числа, в 1703 г. — 228 актов (20,8%) и 5827 подвод (19,1%). Основную долю в извозном промысле этого района занимали крестьяне Дмитровского, Кашинского, Клинского и отчасти Тверского уездов¹⁴. Скромная роль в извозе крестьян Тверского уезда при той большой роли, какую играла Тверь на Новгородской дороге,

¹⁴ В 1702 г. они заключили 97 актов (97,9%) и поставили 4371 подвод (99%), в 1703 г. — 194 акта (85,1%) и 5263 подводы (90,3%).

может быть объяснена тем, что извозчики этого уезда обслуживали лошадьми отрезок пути от Твери до Вышнего Волочка.

Из уездов Архангельского и Северо-Западного трактов основная доля в извозе падает на крестьян Дмитровского, Ярославского и Переяславль-Залесского уездов (табл. 4). По числу актов на первом месте стоит Дмитровский уезд, но он уступает Переяславль-Залесскому по числу подвод. Число

Таблица 4

Извозный промысел крестьян из уездов, дававших
наибольшее число извозчиков

Уезд	1702 г.				1703 г.			
	акты		подводы		акты		подводы	
	число	%*	число	%	число	%	число	%
<i>Архангельский тракт</i>								
Вологодский	18	3,0	724	2,9	20	1,8	455	2,8
Костромской	14	2,4	573	2,3	16	1,5	856	2,8
Переяславль-Залесский	49	8,3	2 756	11,0	85	7,8	3 125	10,3
Ростовский	22	3,7	1 069	4,2	50	4,6	1 691	5,6
Ярославский	29	4,9	1 178	4,7	94	8,7	2 440	8,0
<i>Северо-Западный тракт</i>								
Дмитровский	61	10,3	2 458	9,8	113	10,4	2 305	7,6
Кашинский	11	1,8	514	2,0	30	2,8	888	2,9
Клинский	22	3,7	1 305	5,2	39	3,6	1 704	5,7
Тверской	3	0,5	93	0,4	10	0,9	293	1,0
Смешанные **	8	1,4	406	1,6	11	1,0	518	1,7
Итого	237	40,0	11 076	44,1	468	43,1	14 674	48,4
Всего дано крестьянами	590	100	25 156	100	1084	100	30 470	100

* Процент дается к общему числу актов и подвод, принадлежавших крестьянам.

** Из этого числа в 1702 г. на долю крестьян Северо-Западного тракта падает 8 актов и 406 подвод, в 1703 г. — 2 акта и 72 подводы; на долю крестьян Архангельского тракта в 1703 г. приходится 9 актов и 468 подвод.

подвод, приходившееся в среднем на один акт по Дмитровскому уезду, также уступало Переяславль-Залесскому. В 1702 г. по Дмитровскому уезду на один акт падало 40,3 подводы, по Ярославскому — 40, по Переяславль-Залесскому — 56,3 подводы; в 1703 г. — соответственно 20,4; 26; 36,8. Разница объясняется тем, что крестьяне Дмитровского уезда перевозили по своей дороге в основном военные грузы, а так как сдаваемые частными лицами подряды невелики, то артели приходилось заключать несколько актов. Кроме того, как увидим ниже, на Архангельской дороге подвизались в основном крупные артели, на Северо-Западной — отдельные подрядчики.

В Дмитровском уезде извозчики выходили в основном из двух сел Николо-Песношского монастыря — Рогачева и Ивановского, расположенных при Рогачевской пристани. В Клинском уезде отходников давало церковное село Завидово. В Переяславль-Залесском уезде извозчики шли из сел Троице-Сергиевского и Горицкого монастырей, в Ярославском уезде — из сел Спасо-Ярославского монастыря и крупных вотчинных владений Троекуровых, Бутурлиных и Голицыных; в Ростовском уезде — из дворцовых сел Великое и Тварино, а также сел Новое и Деболье, принадлежавших Троице-Сергиевому монастырю; в Костромском — из дворцового села Демидовского и сел Ипатьевского монастыря.

Важный в экономическом значении Смоленско-Дорогобужский тракт дал лишь незначительное число извозчиков (см. табл. 3). Это крестьяне ближайших к Москве уездов: Звенигородского, Рузского и в незначительной степени — Боровского и Вяземского. На долю этих уездов падает в 1702 г. 5 актов (0,8%) и 334 подводы (1,3%), в 1703 г. — 12 актов (1,3%) и 401 подвода (1,3%). Обслуживали они не свой, а Северо-Западный тракт.

Больше отходников было с Брянско-Калужской дороги, связывающей Москву с центрами производства пеньки. Из этого района Москва притягивала отходников в радиусе до 250 верст. Здесь мы видим крестьян Калужского, Одоевского, Воротынского, Мещовского, Козельского и Мосальского уездов. На их долю в 1702 г. приходилось 0,3% актов и 0,1% подвод, в 1703 г. — 1% актов и 0,6% подвод. Уезды, расположенные вдоль тракта Серпухов—Тула—Орел—Харьков, дали извозчиков из деревень радиуса до 200 верст от Москвы, в первую очередь Серпуховского (извоз

которых стимулировался наличием Серпуховской пристани на Оке), Олексинского, Оболенского, Одоевского и др. В 1703 г. на их долю падает 0,3% общего числа актов и 0,2% подвод. Из сделок крестьян тракта Коломна—Рязань—Тамбов в 1702 г. зафиксировано 0,3% актов и 0,6% подвод, в 1703 г. — 1,3 актов и 0,1 подвод. Это крестьяне Коломенского, Зарайского, Переяславль-Рязанского, Рязского и Шацкого уездов. Здесь извоз развивался также под влиянием окских пристаней.

Сухопутный тракт на Нижний Новгород, несмотря на то, что он обслуживал Макарьевскую ярмарку, не втянул в извоз крестьян близлежащих уездов. На их долю в 1702 г. приходилось только 0,8 актов и 1% подвод, в 1703 г. — 4,9% актов и 1% подвод. Грузы к Нижнему Новгороду целесообразнее было подвозить водой.

Особое место в извозном промысле принадлежит крестьянам Московского уезда (см. табл. 3). На их долю падает в 1702 г. 314 актов (т. е. 53,2% общего числа актов, заключенных извозчиками-крестьянами в этом году) и 12 030 подвод (47,8%); в 1703 г. — 378 актов (34,9%) и 12 280 подвод (40,3%). Фактическое участие их в извозе даже несколько больше, так как они часто участвовали в сделках совместно с крестьянами других уездов. Преобладающее значение в извозе крестьян этого уезда объясняется и близостью к Москве, и давнишним оброчным хозяйствованием в этом районе, и огромным торговым значением Москвы как центра всероссийского рынка. По замечанию А. А. Кизеветтера, «стягивающиеся сюда из всех центральных провинций грузы, помимо местного потребления, получали затем при посредстве Москвы многообразное дальнейшее направление»¹⁵.

Среди московских сел самое активное участие в извозе принадлежало крестьянам села Коломенского с тяготеющими к нему приселками и деревнями, что вызывалось наличием в селе пристани, на которой разгружались идущие с юга по Оке и Москве-реке сельскохозяйственные товары. По этой же причине извоз был развит в селе Острове и Островецком стане и в патриаршем селе Софрине. Расположением при реке Пахре определялся извоз крестьян Домодедовской волости и

¹⁵ А. А. Кизеветтер. Делопроизводство русских внутренних таможен как исторический источник. — «Сборник статей, посвященных В. О. Ключевскому». М., 1909, стр. 77.

Ратуева стана (село Пахрино, деревня Ворыпаева). Извоз крестьян более северных частей уезда вызывался тем, что через уезд проходили Архангельская и Новгородская дороги. Это были крестьяне Горетова стана (села Тушино, Нахабино, Ивановское, Черкизово), Сурожского стана, дворцовых сел Братовщино, Черная Грязь, Тайнинское, Воздвиженское, Клементьевой слободы Троице-Сергиевского монастыря, патриаршего села Пушкино.

Следует только отметить, что крестьяне не ограничивались обслуживанием «своего» тракта.

Таблица 5

Число извозных актов, заключенных крестьянами разных категорий

Год	Дворцовые		Частновладельческие		Монастырские		Смешанные группы		Итого	
	число актов	%	число актов	%	число актов	%	число актов	%	число актов	%
1702	175	29,8	146	24,7	195	33	74	13,5	590	100
1703	220	20,3	326	30	482	44,5	56	5,2	1084	100
Итого	395	23,6	472	28,2	677	40,4	130	7,8	1674	100

По данным табл. 5, крестьяне-извозчики могут быть охарактеризованы с точки зрения их владельческой принадлежности. Число актов, заключенных монастырскими крестьянами, несколько превышает число сделок дворцовых и частновладельческих крестьян. На их долю падает в 1702 г. 33% общего числа сделок, в 1703 г. — 44,5%. Участие дворцовых и частновладельческих крестьян в извозе приблизительно одинаково. На долю первых в 1702 г. приходится 29,8% актов, в 1703 г. — 20,3%; на долю последних — соответственно 24,7 и 30%. Но так как число частновладельческих крестьян превышало число дворцовых, следовательно, активность последних была выше.

Монастырские крестьяне шли в Москву почти из всех упоминаемых выше уездов¹⁶. Свыше 50 монастырей посылали

¹⁶ Нет в Москве монастырских крестьян только из 11 (главным образом южных) уездов: Арзамасского, Вяземского, Гороховского, Ки-

в извоз своих крестьян; занимались извозом также крестьяне патриаршие, архиерейские, церковные (Архангельского и Успенского московских соборов). Среди владельцев монастырских крестьян 12 московских монастырей и такие известные монастыри, как Воскресенский, Калязинский, Спасо-Ярославский, Спасо-Ефимьевский (Суздальский), Горицкий (Переяславль-Залесский) и особенно Троице-Сергиевский (из южных монастырей в Москве были крестьяне только Калужского Лаврентьева монастыря). Крестьяне Троице-Сергиевского монастыря приходили в Москву из восьми уездов.

Крестьяне дворцового ведомства были в Москве из 12 уездов¹⁷. Кроме уже упомянутых сел Московского уезда, здесь значились крестьяне сел Ярополч (Ярославского уезда), Верещагино (Романовского уезда), Даниловского и Сидоровского (Костромского уезда), Дединова (Коломенского уезда) и др.

Что касается крестьян частновладельческих, в Москве более всего учтены крестьяне, принадлежавшие крупным фамилиям: Голицыным, Головиным, Лопухиным, Урусовым, Салтыковыми и др., всего свыше 60 владельцев¹⁸.

Как уже отмечалось, точное число людей в акте не всегда проставлялось. Там, где оно указано, видно, что это число колеблется от 1 до 100 человек. Число подвод в акте также варьируется от 1 до 100.

Обычная форма организации извозчиков — артель, чаще всего состоявшая из односельчан. Такие артели могли формироваться на месте.

Но в одной сделке могли кооперироваться крестьяне разных владельцев, категорий, уездов, и даже объединялись извозчики разных социальных категорий (крестьяне и посадские)¹⁹.

Как видно из данных табл. 5, число актов, в которых представлены крестьяне различных категорий, в 1702 г. со-

нешемского, Козельского, Мосальского, Муромского, Мценского, Юрьевецкого, а также Галицкого и Псковского.

¹⁷ Это Московский, Коломенский, Костромской, Переяславль-Залесский, Пошехонский, Псковский, Романовский, Ростовский, Серпейский, Суздальский, Юрьевецкий и Ярославский уезды.

¹⁸ Владельческих крестьян нет только из Мещовского, Серпуховского, Новгородского, Псковского, Угличского и Юрьевецкого уездов.

¹⁹ ЦГАДА, ф. 282, кн. 1031, лл. 19 об., 22 об. — 23, 24, 58 — 59 об.; 190, 215, 257 об. — 258, 315, 340, 344 — 344 об., 531 об. — 532, 764; кн. 1032, лл. 585 об., 738 об. — 739, 762.

ставляло 13,5% общего числа, в 1703 г. — 5,2%. Таким образом, наряду со старой формой артели, создававшейся там, где крестьяне жили, появились артели, сформированные уже в городе, служившем местом отхода, в данном случае в Москве. Эти крупные артели были непостоянны. Местные группы и отдельные их члены могли встретиться в течение года в нескольких разных комбинациях²⁰.

Как создавались такие артели? В одном из актов большая артель извозчиков дворцовых сел Коломенского и Воробьева с деревнями разбита на десятки из односельчан²¹, в другом акте, заключенном крестьянами дворцового села Острова, из 50 участников сделки поименно перечислены 5 и названы «десятчанами»²². Выделялись ли эти «десятчаны» из возглавляемой ими группы односельчан, неясно. Но очевидно, что они — прообраз будущего подрядчика. «Десятчаны» со своими подопечными участвовали в разных артелях. Для того чтобы сколотить артель в Москве, нужен был организатор-подрядчик. В актах появляется термин «подрядчик и извозчик»²³. Первоначально подрядчик не выделялся из среды извозчиков, участвуя в извозе наравне с ними, но постепенно к нему переходили организаторские функции.

Естественный процесс выделения из общей массы извозчиков подрядчиков усилился под влиянием событий первой четверти XVIII в. Особенно быстро этот процесс шел при перевозке военных грузов. При сдаче подрядов на перевозку из казны от казенных подрядчиков требовалась гарантия выполнения подряда, для чего необходимы были известные денежные средства и поручители. Это привлекло к подрядам лиц, не связанных с извозом, создав особый тип извозчика-горожанина. Стремление населения придать подводной повинности денежный характер опять-таки обусловило появление

²⁰ Так, «десятчанин» (глава десятки извозчиков-односельчан) крестьянин дворцового села Острова Конон Фомин в декабре 1702 г. участвовал в артели из 55 человек; в январе он возглавил группу из 11 человек (там же, кн. 1031, л. 755 об., 67). В январе 1702 г. крестьянин дворцовой Ермолинской волости Московского уезда Галактион Яковлев вместе с двумя крестьянами того же уезда (дворцовым и монастырским) везли на 50 подводах из Твери до Воронежа смолу, в декабре того же года он был членом артели крестьян разных владельцев, везших на Вологду пеньку (там же, л. 8 об., 852 об.).

²¹ Там же, кн. 1031, л. 755 об.

²² Там же, л. 759.

²³ Там же, л. 39.

подрядчика, собиравшего небольшие подряды и организовавшего артель. Подряды на военные грузы сдавались в любое время года, а деятельность артелей носила сезонный характер. Наконец, ограничение крестьянской деятельности также наложило отпечаток на характер извоза, создав сложную систему переподрядов, известную иерархию среди подрядчиков-извозчиков.

Подрядчики, заключавшие договоры непосредственно с казной, — это обычно богатые торговые люди Москвы и дворцовые служащие. Среди крупных подрядчиков, заключающих договоры с казной на перевозку военных грузов, можно отметить Воскресенских ворот воротника Семена Григорьева Крюкова, гостиной сотни Ивана Прокофьева Ермолаева, Садовой слободы тяглеца Якова Ефимова Латышева, постельного истопника Петра Иванова Новгородцева. Эти лица своих подвод для перевозок не имели и передавали свои подряды извозчикам, получая за это известную часть прибыли. Так, в январе 1702 г. С. Г. Крюков заключил договор в Приказе земских дел на перевозку из Москвы к Вологде пушек и ядер общим весом 3359 пудов, взяв за провоз по 4 алтына с пуда (общая сумма подряда 403 руб. 8 коп.)²⁴. В том же месяце он сдал часть подряда артели крестьян, уплатив им по 7 коп. с пуда²⁵. Всего С. Г. Крюков в 1702 г. по трем подрядам должен был поставить в казну свыше 700 подвод. Все эти подводы он передал подрядчикам из крестьян²⁶.

Гораздо больше подрядов на перевозку военных грузов получали подрядчики от частных лиц. Подрядчики здесь разных социальных слоев, в том числе и горожане. Кроме С. Г. Крюкова и И. П. Ермолаева, это калужский посадский человек П. Ф. Евсеев (обязавшийся выставить в 1702 г. 313 подвод), тяглец Барашской слободы А. Г. Лысеев (325 подвод), тяглец Казенной слободы И. Я. Сиднев (141 подвод), тяглец Садовой слободы Михаил Струнин (131 подвод). Таких подрядчиков-горожан было всего человек десять. Они также передавали подряды более мелким подрядчикам из крестьян²⁷. Но эта передача лишь частично отражена в актах, так как, будучи по роду своей основной

²⁴ ЦГАДА, д. 282, кн. 1031, л. 139.

²⁵ Там же, л. 178 об. — 179.

²⁶ Там же, л. 179—179 об., 333 об.—334, 377, 385, 406 и др.

²⁷ Там же, л. 574 об., 575, 852—852 об., 703 об. и др.

деятельности крупными торговцами хлебом (например, Лысеев и Струнин), пенькой и вином (Евсеев), они нанимали извозчиков для перевозки этих товаров и использовали своих извозчиков для перевозки военных грузов на другом участке пути, не оформляя нового договора.

Наиболее крупные из крестьян-подрядчиков тоже заключали одновременно несколько сделок²⁸. Наличие иногда в акте формулы «с товарищи» не противоречит тому, что перед нами подрядчик, а служит, вероятно, для того, чтобы подрядчик, организовывая артель, не оформлял новую сделку.

Некоторые из подрядчиков-крестьян, подобно горожанам, передавали часть сделки другим, более мелким подрядчикам, наживаясь на этом. Так, компаньон по одному из актов упоминаемого Федора Губина Герасим Иванов Богомолов вместе с братом и «товарищи» взял в январе 1702 г. подряд на поставку с винокуренных заводов Петра Евсеева 150 бочек вина в Псков (на 150 подводах), «найму за провоз рядили» 4 руб. 25 алтын (75 коп.) с бочки²⁹. В том же месяце часть его подряда (100 подвод) взяла группа крестьян Кашинского уезда, получив от него от 4 руб. 2 гривны (20 коп.)³⁰. Крупным подрядчиком был крестьянин дворцового села Ермолина Осип Тархов. В июне—августе 1702 г. он заключил 10 актов (в двух у него есть компаньон) на военные перевозки на 522 подводах. Часть подвод он передал другим подрядчикам за меньшую сумму³¹. Кроме извоза, Осип Тархов занимался поставками в казну хлеба³².

Кроме таких подрядчиков — организаторов артелей и передающих свои сделки другим более мелким подрядчикам, были крупные подрядчики, владевшие собственными судами и, воз-

²⁸ Уже упоминаемый Федор Губин заключил в июне 1702 г. четыре договора общей сложностью на 376 подвод (там же, кн. 1031, лл. 572, 574 об.—575, 578, 614 об.). В последнем он действовал вместе с двумя компаньонами. В июле он взял еще два подряда (там же, лл. 645 об., 655 об., 656).

²⁹ Там же, л. 22.

³⁰ Там же, л. 280 об. В этом же месяце Богомолов взял еще один подряд у того же хозяина на поставку вина на 50 подводах, получив 9 руб. 4 гривны «на пару» подвод (т. е. 4 руб. 70 коп. на подводу). Через неделю он сдал подряд на 40 подвод одному частновладельческому крестьянину, уплатив 4 руб. 05 коп. за подводу (там же, лл. 80 об.—81, 147—147 об.).

³¹ Там же, лл. 287, 597 об., 605, 611—611 об., 614, 616 об.—618, 620 об., 642, 651 об., 655 об.—656, 661 об.

³² Г. Д. Капустина. Указ. статья, стр. 385.

можно, большим количеством лошадей, так как брались за перевозку грузов «на своих подводах и на стругах и своими работниками». Известно, что такими крупными подрядчиками были церковный крестьянин села Завидово Клинского уезда Герасим Никитин Одинцов³³, крестьяне Ярославского уезда Спасо-Ярославского монастыря Василий Федоров Плитник и Архип Андреев Бубнов³⁴.

Владельцы кораблей должны были нанимать судовых работников, что и нашло свое отражение в жилых и подрядных актах³⁵. Наем работников для извозного промысла на лошадей хозяина также отражен в жилых записях. К официальному найму таких работников прибегали, правда, только горожане, которые должны были держать работника у себя дома³⁶. Крестьяне, нанимая работника на извозный сезон, могли избежать регистрации.

Таблица 6

Число актов на перевозку разных грузов в зимнее и летнее время

Груз	1702 г.			1703 г.		
	зима	лето	итого	зима	лето	итого
Пенька	216	—	216	250	3	253
Сырье	18	—	18	18	7	25
Промышленные изделия	11	4	15	4	—	4
Продовольствие	28	3	31	59	2	61
Хлеб	74	11	85	74	43	117
Военные грузы	45	175	220	451	167	618
Прочие	4	1	5	6	—	6
Итого	396	194	590	862	222	1084
%	67,1	32,9	100	79,5	20,5	100

³³ ЦГАДА, ф. 282, кн. 1031, лл. 209, 429 об., 452 об., 475 об.

³⁴ Там же, л. 523 об. Чисто водных перевозок зарегистрировано очень мало. Объем статьи не позволяет нам рассмотреть их отдельно.

³⁵ Там же, кн. 1188 (жилая), л. 391—391 об.; кн. 1033 (подрядная), лл. 131 об. 132 об.—133 и др.

³⁶ Там же, кн. 1189 (жилая), лл. 99 об.—100, 267—267 об., 1168—1168 об.; кн. 1190 (жилая), лл. 634—634 об. и др.

Таким образом, извозничавшие в Москве крестьяне отнюдь не были однородной массой. Здесь и подрядчики разного рода и масштаба деятельности, и артельные извозчики, обходившиеся собственными силами и помощью членов семьи, и наемные работники.

Извоз крестьян в основном носил сезонный характер — грузы везли в свободное от сельскохозяйственных работ время, т. е. зимой (табл. 6). Но сделки начинали заключаться еще до начала «зимнего пути». Ранний приход в Москву давал возможность заключить сделки на более выгодных условиях. Но необходимость скорейшей доставки грузов, особенно военных, вызывала к жизни и летний извоз. Из данных табл. 6 видно, что на перевозку по зимней дороге в 1702 г. падало 396 актов (67,1%) и только 194 (32,9%) на летние перевозки³⁷; в 1703 г. — соответственно 862 (79,5%) и 222 (20,5%) акта. Время перевозки зависело от характера грузов. Так, в 1702—1703 гг. около 97% пеньки, сырья и промышленных изделий везли зимой. Эти товары шли главным образом к Вологде и подвозились туда к началу навигации на Сухоно-Двинском водном пути.

На Новгородской дороге летних перевозок было значительно больше (здесь использовался водный путь), грузы шли комбинированным путем. Кроме того, грузы, предназначенные для армии, должны были доставляться в течение всего года. Как видно из данных табл. 5, большая часть летних перевозок падает на военные грузы и хлеб. Число летних перевозок к 1703 г. уменьшается, возможно это произошло от упорядочения системы сдачи военных подрядов.

³⁷ Приводимые в табл. 6 подсчеты даются нами не по времени заключения акта в Крепостной конторе, а по времени фактической перевозки груза. Но и подсчеты по времени заключения сделки рисуют приблизительно ту же картину, лишь с небольшими изменениями. Так, в 1702 г. в течение января—февраля было заключено 226 актов (38,2% общего числа сделок), в марте — 40 актов (6,8%), в апреле—мае — 34 (5,8%), в июне—августе — 178 (30,1%), в сентябре—октябре — 8 (1,3%), в ноябре—декабре — 105 актов (18,8%). Таким образом, на летние месяцы (с апреля по октябрь) приходится 220 актов, или 37,2% всего числа перевозок. Фактическое же число летних перевозок несколько сокращается (до 194 актов, или до 33%). Происходит это потому, что в части актов, заключенных главным образом в осенние месяцы и отчасти летом, есть оговорки о перевозке по «первому зимнему пути». Не включенные в табл. 6—125 актов извозчиков-горожан на перевозку военных грузов в 1702 г. заключены в основном в летние месяцы.

Занимавшие небольшое место летние перевозки все же свидетельствуют о том, что под влиянием войны усилился отрыв части крестьян-извозчиков от сельского хозяйства.

В качестве оправдательного документа извозчики должны были предоставить владельцу груза «довозное письмо». Срок доставки этого письма иногда был равен времени, необходимому для выполнения подряда (месяц, два)³⁸, а иногда значительно превышал его (четыре месяца³⁹ и даже год⁴⁰).

По проставляемому в акте количеству перевозимого товара видно, что наиболее частой нормой нагрузки на подводу в зимнее время был груз в 25 пудов. Пеньки грузили 23—26 пудов, юфти и холста — 22—26 пудов. Вино, смольчуг, поташ, конопляное масло, говяжье сало, икра, сельдки перевозились в бочках. Бочка «сороковая с двумя и тремя ведрами» вина грузилась на подводу одна. Но судя по тому, что за вино оплата производилась за пару подвод, можно предположить, что для перевозки вина в сани запрягались две лошади. По одной бочке на подводу ставили и конопляного масла, и смольчуга и говяжьего сала. Сельдь и икру перевозили в меньших бочонках (на одной подводе везли сельди — две бочки, а икры — пять).

Мука ржаная и пшеничная измерялась и грузилась на подводу четвертями, чаще всего «четвертными кулями». На одну подводу в 1702—1703 гг. приходилось 4 четв. (реже 3,5).

Загруженность подводы военными товарами была более низкой из-за необходимости скорейшей доставки. Так, солдат перевозили по двое на подводе, запряженной парой лошадей⁴¹. При перевозке к Вологде в 1702 г. «полковых припасов» — мотыг и заступов — их нагрузили по 16 пудов 20 фунтов на подводу⁴². При перевозке в январе 1703 г. к Шлиссельбургу пушек нагрузка на подводу составляла только 9 пудов⁴³. Нагрузка на одну подводу «полковых припасов» не превышала 20 пудов даже зимой.

Летняя загруженность подводы колебалась от 15 до 23 пудов, снижаясь при военных перевозках.

³⁸ ЦГАДА, ф. 282, кн. 1031, лл. 543 об., 585 об., 588 об., 687.

³⁹ Там же, л. 685 об.

⁴⁰ Там же, лл. 683, 699; кн. 1032, лл. 661—661 об., 753 об., 762 об.—763 и др.

⁴¹ Там же, кн. 1031, л. 366 об.

⁴² Там же, л. 393 об.—394.

⁴³ Там же, кн. 1032, лл. 198—198 об., 1094—1094 об. и др.

Обычной была езда в одну лошадь. Для быстроты запрягались, в случае громоздкости груза, две и более лошадей.

На колебание в оплате перевозок оказывало влияние и время заключения сделки (что было связано с большим или меньшим наплывом отходников-извозчиков в Москву и временем, которым располагал извозчик для доставки груза к определенному сроку), и характер груза, и степень загруженности подводы, и способ запряжки (в одну или в две лошади).

Установить причину колебания цен в каждом конкретном случае почти невозможно.

На Вологодском тракте в 1702—1703 гг. цена за перевозку пеньки колебалась от 3 до 5 коп. за пуд, т. е. от 78 коп. до 1 руб. 35 коп. на подводу. За перевозку шелка, кож, холста и других товаров платили от 4 до 10 коп. Повышение цен на эти товары объясняется тем, что их грузили на подводу не более 25 пудов. При перевозке смольчуга, говяжьего сала в бочках извозчики брали от 80 коп. до 1 руб. за бочку, т. е. на подводу. Цена при перевозке очень громоздких и тяжелых грузов, например пушек, повышалась до 18—25 коп. за пуд. На южных дорогах цены были почти такими же, как на Вологодском тракте.

В 1702—1703 гг. перевозка грузов на Новгородском тракте обходилась несколько дороже, чем на Вологодском. Объясняется это не только тем, что протяженность тракта превышает Вологодский, но и большой неустроенностью тракта, вызванной войной; к тому же правительственные перевозки по Новгородскому тракту оплачивались лучше.

За перевозку из Москвы к Новгороду муки по санному пути платили 7—8 коп. с пуда (1 руб. 75 коп. — 2 руб. за подводу). За перевозку вина брали с бочки 2 руб. 50 коп.

При извозе до Пскова извозчики получали: за муку — 10—12 коп., т. е. 2,5—3 руб. за подводу. За перевозку вина из Москвы к Пскову брали 3 руб. за подводу.

Цена летних гужевых перевозок повышалась. Так, на Вологодской дороге платили до 11—15 коп. за пуд (правда, надо учитывать, что повышение заработка извозчика по сравнению с зимним было несколько ниже повышения попутной цены, ибо летом грузили на подводу меньше, чем зимой). Летняя цена по Московско-Новгородской дороге увеличивалась при езде до Новгорода до 11—12 коп. с пуда и доходила даже до 4 руб. на подводу, а до Пскова — до 5 руб.

Но комбинированные перевозки (водой и по суше) не превышали по цене зимних перевозок. Так, за комбинированную перевозку «сухим и водяным» путем подрядчики брали до Новгорода по 8 коп. с пуда. Но в том случае, если перевозка совершалась по отдельным участкам пути, она обходилась дороже.

Цена водных летних перевозок была ниже, чем сухопутных. Сухопутная доставка до Вышнего Волочка обходилась 5—6 коп. за пуд, от Вышнего Волочка до Петербурга водой — 4 коп.

Из некоторых актов можно выяснить время, необходимое для перевозки груза по той или иной дороге. Группа извозчиков в ноябре 1702 г. подрядилась у тяглеца Садовой слободы Кондрата Хвастливого поставить из Каширы к Новгороду вино за 40 дней⁴⁴. Из этих 40 дней извозчики должны были «стоять у навалки и свалки» четверо суток. 30—35 дней уходило на доставку вина с заводов Переяславль-Рязанского уезда к Пскову⁴⁵, из Болховского уезда к Москве — 22—25 дней⁴⁶. Для доставки муки из Москвы к Новгороду потребовалось 28 дней, а вина — 13 дней⁴⁷ (вероятно, в последнем случае лошади были запряжены парой). Следовательно, крестьяне, занимавшиеся извозным промыслом как сезонным подспорьем к сельскому хозяйству и отходившие из деревни для этого занятия в город приблизительно на 4—4,5 месяца (декабрь—март) могли за это время совершить три-четыре крупных рейса.

При заключении договора подрядчики часть денег получали от хозяина груза вперед. Обычно это половина, две трети и три четверти следуемых за подряд денег⁴⁸. Иногда деньги выдавались по частям, по мере выполнения подряда⁴⁹. При перевозке «полковых припасов» все деньги выдавались вперед⁵⁰. Объясняется это, вероятно, тем, что правительство рассчитывалось сразу с лицами, заключавшими подряды с казной на доставку этих грузов. Кроме того, за выполнением этих подрядов был более строгий контроль.

⁴⁴ ЦГАДА, ф. 282, кн. 1031, л. 770 об.

⁴⁵ Там же, лл. 755 об., 759.

⁴⁶ Там же, лл. 96—96 об., 825 об.—826.

⁴⁷ Там же, лл. 1 об., 12.

⁴⁸ Там же, лл. 23 об.—24, 257 об.—258, 344—344 об., 741 об. и др.

⁴⁹ Там же, лл. 59—59 об., 523 об.

⁵⁰ Там же, лл. 426, 572—572 об., 591, 628, 366 об., 618 об.—619, 622 об. и др.

Выполнение договора извозчики гарантировали взятыми на себя обязательствами по возмещению убытков. Обычно за «непоставленный нецельный» пуд (четверть, бочку) платилась «неустойка» в два раза дороже той цены, которая существовала на этот товар в месте его доставки⁵¹. В некоторых же случаях просто назначалась цена за порчу или непоставку определенного количества товара: 20 руб. за бочку конопляного масла в Пскове, 10 руб. за бочку смольчуга на Вологде. Штрафная цена на муку колебалась от 1,5 до 3 руб. за четверть⁵². Кроме того, извозчики должны были возратить полученный задаток⁵³.

При перевозке «полковых припасов» извозчики, получившие вперед деньги, должны были их вернуть в двойном размере. Правительство, непосредственно заинтересованное в выполнении казенных подрядов, в законодательном порядке установило систему штрафов: «А буде они, подрядчики, тех припасов до указанных мест в целости не довезут, или подмочат, или иную какую поруху учинят; и на них, подрядчиках и на порутчиках их взять его великого государя пеня, а пени, что великий государь укажет. А за полковые припасы, что они подмочат или потеряют, и подрядные деньги и подводы вдвое»⁵⁴.

Обследованные нами акты о транспортировке дают возможность сделать некоторые общие выводы.

С начала XVIII в. в России существует тесная связь между производящими и потребляющими районами, что вполне позволяет говорить об активных процессах, связанных с развитием и становлением всероссийского рынка.

Организовались транспортные пути, на которых полностью загруженный гужевой транспорт обслуживал как государственные нужды, так и нужды торгового подряда.

На раннем этапе государство вмешивалось в организацию транспорта. Существовало два сектора — государственный и частный — с широкой мобилизацией крестьянства на транспортные работы. На примерах исследованных актов видно, что все большее развитие товарно-денежных отношений и четкая организация транспорта способствовали исчезновению некоторых феодальных институтов.

⁵¹ Там же, кн. 1031, лл. 8 об., 562.

⁵² Там же, лл. 741—741 об., 208, 764, 145 об., 787, 79 об.

⁵³ Там же, л. 113 об.

⁵⁴ ПСЗ, т. IV, № 1917, 1927.

Несмотря на то, что развитие транспортировки шло за счет и богатого, и обедневшего крестьянства, заметна градация: для части крестьян — это основной промысел, для других — подспорье к сельскому хозяйству.

По мере становления транспорта как промысла и расширения товарно-денежных отношений из массы извозчиков выделялись подрядчики-организаторы и владельцы средств транспортировки. Некоторая часть крестьян превращалась в наемных работников, обслуживавших хозяйские суда и подводы.

Как всегда при чрезвычайных обстоятельствах, особое внимание уделялось военным грузам. Война, напрягая экономику страны, в то же время стимулировала ее развитие.

Несмотря на условия крепостного хозяйства, гужевой транспорт вполне удовлетворял военные нужды, обеспечивая требования мобильности, объема перевозок. Огромная роль в этом принадлежала крестьянству.