

УДК 94 (470.5)

**ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАЗЕННЫХ ЗАВОДОВ УРАЛА
ПЕРВОЙ ТРЕТИ XVIII В.**

© 2019 г.

К.А. Уланов

Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук, Екатеринбург

ulanov.kir@gmail.com

Поступила в редакцию 26.02.2019

Рассматриваются уральские казенные пристани и пильные мельницы как важнейшие элементы транспортной инфраструктуры Урала первой трети XVIII века. Проанализирована деятельность Сибирского обер-бергамта в условиях перехода пристаней из-под контроля губернских властей в ведение горной администрации, освещены факторы, влиявшие на выбор местоположения объектов водной транспортной инфраструктуры. В результате изучения деятельности пристанских управителей выявлены проблемы в административном управлении подготовкой отправки продукции уральских казенных заводов.

Ключевые слова: Урал, караван, Чусовая, пристань, пильная мельница, коломенка, транспортная инфраструктура.

Отечественные историки, изучая освоение природных богатств Урала XVIII в., создание крупнейшего металлургического региона, обращали главное внимание на три важнейших компонента: наличие удобных для строительства заводов рек; месторождений руд; лесных массивов, обеспечивающих предприятия топливом. В то же время проблема доставки продукции потребителям часто исключалась из поля зрения исследователей. Результатом стали фрагментарность, недостаточная изученность транспортной инфраструктуры горнозаводского Урала – организации сухопутных, водных коммуникаций, которые во многом определяли экономическое и социальное развитие региона на протяжении более полутора веков. Транспортная инфраструктура заводов, обеспечивающая сбыт продукции, рассматривалась в отечественной литературе как вспомогательная тема при изучении связи периферийных экономических районов с центральными рынками страны XVIII в. [1] или роли речного транспорта в региональных экономических системах [2]. Поэтому говорить о сколько-нибудь развитой историографии этого вопроса не приходится, при том что круг исследований, посвященных речному транспорту в России вообще или по другим периодам, несомненно, гораздо обширнее, в том числе и по Урало-Сибирскому региону [3–7].

В российской экономической науке преобладают два подхода в толковании понятия «инфраструктура». Согласно первому, инфраструктура есть совокупность различных условий, без которых невозможно развитие материального производства и удовлетворение потребностей

населения. В соответствии со вторым, инфраструктура трактуется как вся общность объектов и инженерно-технических сооружений, обеспечивающих функционирование производственных предприятий [8]. Именно второй подход, как представляется, целесообразно использовать в данном исследовании, поскольку это позволит рассмотреть комплекс производственных, складских и иных построек, связывающих их дорог, необходимых для организации караванной операции неотрывно от системы горнозаводского хозяйства.

Одним из главных элементов транспортной инфраструктуры Урала были сооружения, обеспечивающие отправление заводской продукции. Поэтому в данной статье ставится задача проследить становление и деятельность уральских казенных пристаней и пильных мельниц в первой трети XVIII в.

Первая пристань для отправки продукции Каменского, Уктусского, Невьянского и Алапеевского заводов была оборудована в 1702 г. в Уткинской слободе и находилась до 1721 г. в ведении верхотурской уездной администрации и сибирских губернских властей. В восьми верстах ниже по Чусовой была построена, как вспомогательная, Курьинская пристань. А для помощи в строительстве судов в верховье реки Чусовой (в районе будущей Кунгурской пильной мельницы) было оборудовано Гороховское плотбище. Отсюда построенные грузовые суда – коломенки переправлялись в Уткинскую слободу.

О состоянии пристаней, плотбищ, их руководителях до 1721 г. сведений практически не сохранилось. Но по более поздним данным можно судить о слабой организации

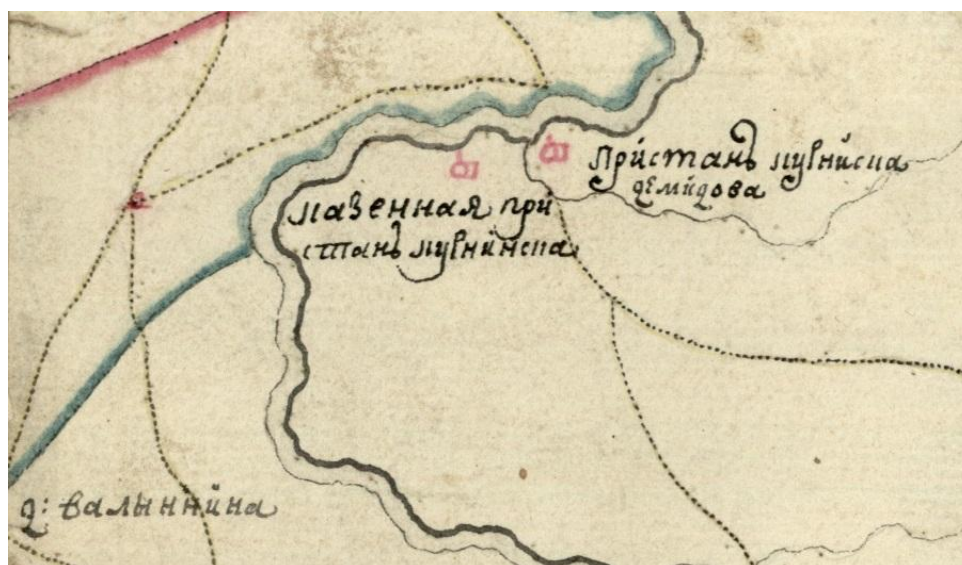


Рис. 1. Курьинская пристань. Фрагмент ландкарты для отвода лесов. 1734 г. [13, л. 4]

административного управления и нерегулярной отправки продукции. Одной из главных причин этому были «башкирские войны» начала XVIII века. Положение дел на пристанях в этот период можно проследить при изучении итогов ревизии 1721 г., выявившей в двух амбарах множество припасов, свозимых на пристани с 1713 г., которые принимал и «печатал» верхотурской печатью тобольский казак Иван Почекунин. В документах зафиксированы порох, свинец, фузеи, пушки «для охранения слободы», парусина, различные канаты, скобы и иные снасти для снаряжения коломенок. Одна из итоговых записей в полной мере отражает состояние учета привозимых на пристани припасов до приезда на Урал В.Н. Татищева: «а сколько чего принято было и где приемные книги – о том неизвестно». Десятки пушек, сотни ядер, в том числе с Невьянского завода, не были учтены и «простаивали» на пристани [9, л. 668–670 и др.].

Первый караван судов с артиллерией производства Каменского завода пошел с Уткинской пристани в 1703 г. Тобольский воевода кн. М.Я. Черкасский отправил 16 марта в Уткинскую слободу Семена Резанова и служилого человека Ивана Станикеева для организации постройки дощаников. Под управлением С. Резанова 27 апреля 40 дощаников отправились в Москву [10, с. 130]. В этом же году с Курьинской пристани ушли коломенки с продукцией Невьянского завода, переданного из казны Н. Демидову.

Следует отметить, что Н. Демидов построил Курьинскую пристань на государственной земле. Ранее место под пристань было расчищено по приказу верхотурского воеводы, там было

построено несколько крестьянских дворов. Когда В.Н. Татищев начал отпуск казенного железа вместе с Н. Демидовым, это стало поводом для конфликта [11, с. 115]. В.И. Геннин уладил проблему в 1724 г., отмежевав заводчику эту территорию. Взамен Н. Демидов организовал перенос казенных построек «своим иждивением на 300 сажень повыше его пристани, на удобном месте» [12, с. 118–120].

В.И. Геннин обосновал решение тем, что разные караваны не надлежит грузить при одной пристани по следующим причинам:

- весной нужно грузить суда «в скорости», конкуренция ведет к упущению половодья;
- в тесноте, среди бурлаков от обеих сторон «бывают великие ссоры и драки»;
- многие железные припасы могут быть смешаны «при нагрузке денно и ночью»;
- когда государственные суда отпускаются с Уткинской пристани с «полу грузом» для догрузки на Курьинской пристани, то они наплывают и бьются о коломенки Демидова [12, с. 118–120].

В 1733 г. на Курьинской казенной пристани имелись сооружения, представленные в табл. 1 [сост. по 14, л. 12 об.].

В.Н. Татищев в 1721 г. поручил Уткинскую пристань Алексею Шедало, «из шведских пленников», до 11 января 1725 г. осуществлявшего управление всем пристанским хозяйством. Караван 1721 г. отправлял сам В.Н. Татищев, именно тогда он в районе Уткинской слободы впервые обнаружил мрамор, приказал его добыть и срочно отправить для «осмотру» в столицу.

Швед быстро освоился в качестве руководителя. Однако при этом перенял многие па-

Таблица 1

Сооружение	Высота	Длина	Ширина
Пристань рубленая, врытая в землю	–	39 сажень	–
Амбар казенный	До кровли 5.5 аршина. Кровля 4 аршина	6 сажень	6 сажень
Весы с гирями	–	–	–
Старый амбар	–	4 сажени 1 аршин	4 сажени 1 аршин
Изба	–	6 сажень	6 сажень

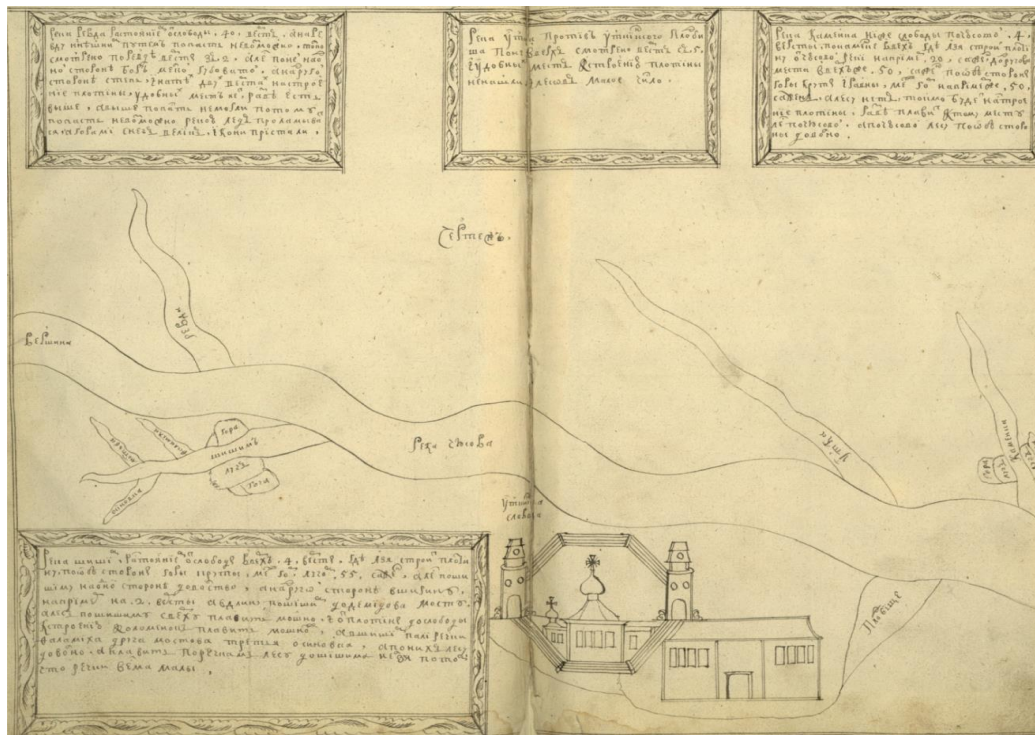


Рис. 2. Чертеж места под строительство пильной мельницы на р. Каменке. 1723 г. [15, л. 882]

губные привычки, присущие «мелким начальникам»: наносил побои жителям Уткинской слободы и окрестных деревень дубиной, от чего они пускались в бега и прекращали исполнять вверенные им обязанности. К тому же А. Шедаль пристрастился брать взятки деньгами, медом и иными продуктами. Об этих деяниях жители написали челобитную на Уктус к начальству [15, л. 670–673].

В.И. Геннин, рассмотрев жалобу на шведа, будучи непреклонным противником подобных проступков, приказал «бить его на публичном месте вместо кнута батожем нещадно». И напомнил вновь всем канцелярским и иным чиновникам об императорском указе 24 декабря 1714 г. «О лихоимстве» [16], по которому А. Шедаль мог получить и смертную казнь. Но «понеже он, швед полоненный, об указе не слыхал», то не был наказан по всей строгости [15, л. 662–666].

А для «исправления», вскоре после наказания, А. Шедаль 24 января 1723 г. получил от

В.И. Геннина ответственное задание – осмотреть все реки, впадающие в Чусовую, и найти «пристойное место» для строительства пильной мельницы [15, л. 882]. Новый руководитель понимал: необходима распиловка бревен на строительстве большого количества коломенок и иных судов. Без этого нововведения качественное и своевременное выполнение работ будет невозможно, лес, обработанный только топором, «будет тратиться напрасно».

А. Шедаль подозрительно быстро выполнил задание и уже 7 февраля 1723 г. представил чертеж, который, вероятно, можно считать первым в истории графическим изображением части реки Чусовой в окрестностях Уткинской слободы.

Швед не нашел удобного места для строительства пильной мельницы на реке Утке и реку Шишим признал неудобной – «плавать по речкам лесу до Шишима нельзя, потому что речки весьма малы». Наиболее пригодной для устройства пильной мельницы была признана река Каменка.

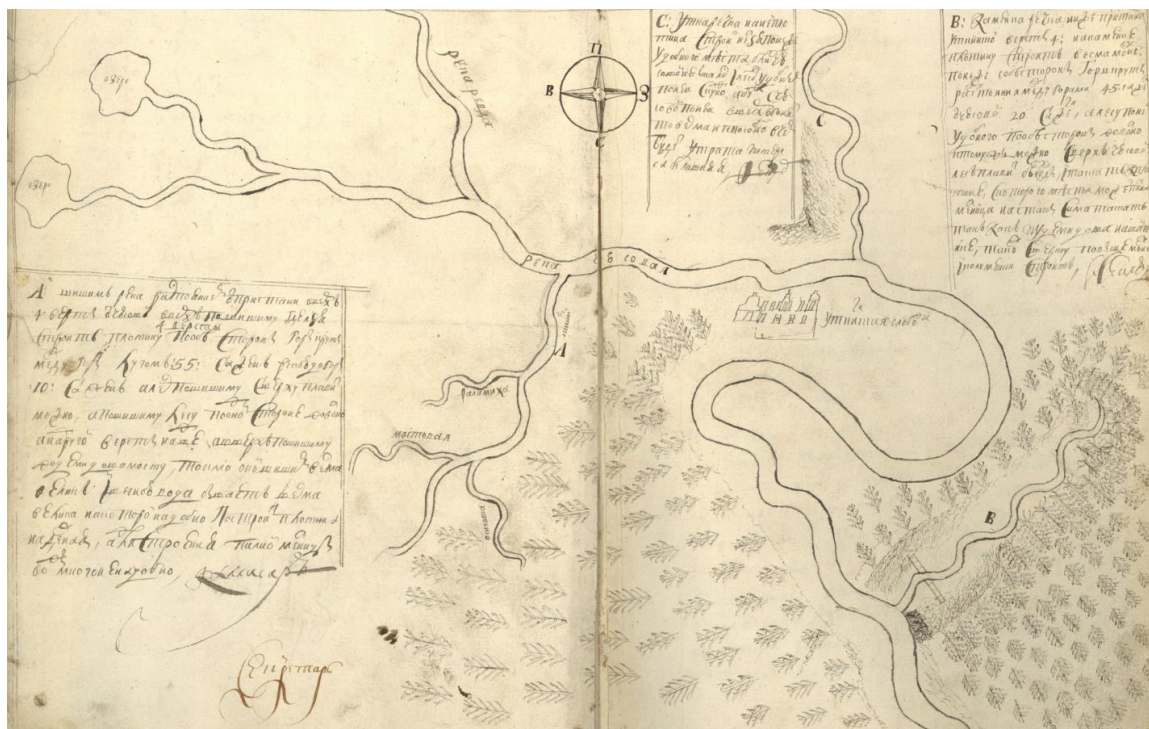


Рис. 3. Чертеж места под строительство Каменской пильной мельницы. 1726 г. [18, л. 16]

Но А. Шедаль не осмотрел реку Ревду. Мотивировал он это неблагоприятными погодными обстоятельствами: «на Ревду нынешним путем попасть невозможно, только осмотрено по Ревде версты с 2... на строение плотины удобных мест нет, разве есть выше, а выше попасть не могли... рекою лед проламывается, а горами снег велик, и кони пристали» [15, л. 822–824]. Но именно на эту реку у В.И. Геннина были планы: уезжая в очередной раз из Екатеринбурга в 1725 г., он вновь приказал «осмотреть хорошенько Ревду» и окрестные рудные места для определения возможности строительства здесь завода [17, л. 418].

Но в дальнейшем, по каким-то причинам, река Ревда как место для строительства не рассматривалась. Для окончательного определения места под устройство пильной мельницы в марте 1726 г. район Уткинской слободы «осматривали» шихтмейстер Яков Бекетов и плотинный подмастерье Чигирин. Они предоставили комиссару Ф. Неклюдову чертеж, в котором окончательно признали реку Каменку наиболее удобным местом для строительства.

По определению В.И. Геннина Каменская пильная мельница начала строиться с сентября 1726 г. силами приписных к заводам крестьян и была закончена в 1729 г. Строительство плотины, пильной мельницы и пристани обошлось в 2 143 руб. [19, л. 581].

Однако уже в марте 1730 г. пильной мельницы подмастерье Яков Шахтин, присланный на

Каменку в декабре 1729 г., доложил о необходимости ремонта и затребовал плотинного мастера. Прибывший 8 мая 1730 г. машинного дела ученик Никита Бахорев исправил всё без коренной переделки. По его мнению, пильная мельница могла производить на два стана в месяц 60 бревен длиной 9 сажень 1 аршин, шириной 9 вершков и 120 бревен длиной 4,5 сажени, шириной 7 вершков [20, л. 52–52 об.]. Полностью ремонт Н. Бахорев завершил только 19 июня 1730 г. [20, л. 57]. В 1733 г. на Каменской пильной мельнице имелись сооружения, представленные в табл. 2 [сост. по 14, л. 10].

Но вернемся к «полоненному шведу». 9 января 1725 г. А. Шедаль уехал «на Фетковские (Невьянские. – К.У.) заводы» за женой, которая была там «для лечения болезни». Через два дня они приехали «на пристань в ночи», где управляющий скоростречно умер [17, л. 184–185]. 14 января в Сибирском обер-бергамте было принято решение о назначении на пристань «тобольского полку фуриера» Ивана Бухвалова. Он, по-видимому, являлся родственником «старшего» капитана О.Ф. Бухвалова, бывшего в 1710–1720-е гг. приказчиком ряда уральских и зауральских слобод [21, с. 204, 207, 208].

Заводской комиссар Ф. Неклюдов, занимавший в 1725 г. высокое положение в Екатеринбургской администрации, «курировавший» пристани и не ладивший с молодыми руководителями обер-бергамта К. Гордеевым и Н. Клео-

Таблица 2

Сооружение	Высота	Длина	Ширина
Мост понурный от реки до амбара	–	25 сажень	5 сажень
Пильный амбар	4 аршина от пола до кровли. Кровля 5 сажень	22.5 сажени	8 сажень
Плотина	4 сажени	74 сажени	7 сажень
Казенная изба	7 аршин	10 аршин	10 аршин
Казенный амбар с припасами	1 сажень	1.5 сажени	1.5 сажени

пиным, написал В.И. Геннину: «отправлен фуриер на пристань, который к таким делам не заобыкновенен, продукции с новых заводов к отправке будет много, в строении судов может быть утрата». Неклюдов просил определить «достойного» и впервые предложил закрепить на пристани постоянных целовальников, которые бы отвечали за прием продукции с заводов. В.И. Геннин ответил коротко: «ищите опытного человека» [17, л. 386, 390]. Взамен для И. Бухвалова нашли работу «по душе» – он неоднократно становился руководителем караванов и успешно доводил их до столицы.

В 1725 г. И. Бухвалов повел свой первый караван из четырех коломенок, который разделился в Нижнем Новгороде. Две коломенки с 12 289 пуд. груза, отправившиеся до Москвы, были переданы под командование сержанта Алексея Варовина. Остальные суда, нагруженные 13 960 пуд. груза, под личным присмотром И. Бухвалова, направились в Петербург [22, л. 697–706]. В 1727 г. уже капрал И. Бухвалов вел восемнадцать коломенок: семнадцать прибыли с ним в Петербург, а одна вновь была отправлена в Москву [23, л. 23–23 об.]. Именно он впервые привезет во дворцы императрицы сажени уральских кедров и лиственниц, «диковинных животных» – маралов из Томска. Позднее во дворцы поедет уральский мрамор, хрусталь и многое другое. Очередной караван И. Бухвалов довел до Санкт-Петербурга в 1733 г., в октябре этого же года он сменил караванного управителя И. Клепикова, покончившего жизнь самоубийством в Вышнем Волочке.

Вместо И. Бухвалова руководителем пристаней стал Андриан Стадухин. Он был верхотурским сыном боярским и родственником слободского приказчика, заводского и земского комиссара В. Стадухина [21, с. 271, 299], и управлял пристанями до 1728 года. Причиной отставки А. Стадухина стало убийство своей жены, сестры управителя Алапаевского завода Григория Михайловича Прокопьева. Последующее следствие выявило недостачу на Уткинской пристани припасов на сумму свыше 30 рублей. Г.М. Прокопьев выплатил эти деньги, «взял в дом свой» племянников и получил все «пожит-

ки» бывшего пристанского управителя «для пропитания детей его» [24, л. 27, 83–95].

А. Стадухина в должности пристанского управителя сменил Мирон Вистицкий, который обучался в школе, а с 1724 года был на канцелярской службе у бергаура Я.Ф. Вейделя. Уже здесь за ним были замечены мелкие «непорядочные поступки»: «лошадь и корову государевым сеном кормит, людей на собственные работы потребляет», а порох «для подрывного дела хранит плохо...» [17, л. 18].

В следующем году, будучи на Шировском руднике за шихтмейстера, он уже сам жаловался в контору – работники дерутся и «бранятся непотребной матерной бранью», управлять ими трудно. Из конторы ему ответили предельно просто: «виноватых штрафовать тростью по солдатскому обыкновению» [22, л. 471].

К заслугам М. Вистицкого следует отнести успешное управление пристанями в течение пяти лет и завершение строительства Каменской пильной мельницы. Но в то же время следует признать его вину в неудачной организации караванов 1729–1731 гг.

В 1729 г. с трудом удалось отправить лишь одну коломенку с медью в Москву. Члены обербергамта, получив строгое внушение от Берг-коллегии, серьезно проанализировали эту неудачу, зафиксировав в протоколе: «река ото льда открылась апреля 14 дня и коломенки, делающиеся тамо, в готовности еще не были, паче же оные тамо поставлены от берегу и деланы были одно за одним в пять рядов, а малые суда в двенадцать рядов. И стало оные от берегу реки слишком на 50 сажень и оттого в спуску их на воду немалой труд был и замедление» [25, л. 41]. К тому же К. Гордеев, человек, назначенный к организации отправки каравана, был «послан на пристани весьма поздно, да и работников было мало отсюда и суда грузили долго» [26, л. 137 об. – 138].

Для исправления выявленных проблем было решено:

- коломенки строить по берегу к самой воде поблизости в один ряд, «не так как было»;
- погрузку осуществлять на мысу по обеим сторонам реки, коренным образом расширив и

перестроив пристань: сломать на противоположном берегу 4 двора и обустроить амбары и весы;

– искать место для новой пристани [25, л. 41–42].

Неудача отправки каравана 1729 г. заставила В.И. Геннина вспомнить о Сулеме как потенциальном месте для устройства пристани. Еще 25 января 1723 г. он дал указ школьнику Сергею Сабанееву: ехать на Алапаевские заводы, взять у комиссара Вистицкого «шесть человек крестьян молодых и добрых из ясацких, и иттить с оными от Алапаевских заводов прямо по компасу на Тагильский Нижний Демидова завод на лыжах. Идучи тем путем, на чистых местах ставить такие признаки, чтоб хотя б снег сошел сыскать их можно, а лесом класть потеси. И оную дорогу мерить и записывать, а именно на которой версте какая река и болото и как велика, такош деревни и другие знатные места. А от Тагила взять тех же мужиков и к тому в прибавок человек двух вогуличей, и иттить також по компасу до речки Чусовой к Сулемской пристани...».

Далее в указе шло долгое пояснение о том, как идти и сверять градусы по компасу, а от этого менять направление, и многое иное. Итогом должны были стать отчет и чертеж. Школьник, вероятно уделив всё внимание определению «градусов по компасу», не понял главного в указе. И в отчете от 5 марта написал: дошел до завода «и просил у комиссара Никиты Демидова против данного мне указа крестьян для показания рек и болот. А он их не дал, да и отметил – у меня дорога на Сулем вычищена...».

План В.И. Геннина сорвался. Это показало письмо Н. Демидова к нему от 3 марта 1723 г., где предлагалась совместная деятельность по расчистке дороги через Выйский завод. Н. Демидов был в этой работе крайне заинтересован. Но В.И. Геннин лишь поблагодарил «коллегу» и заметил, что пристани должны быть раздельными, «чтоб ссор не было». Демидов же опередил казну и занял выгодное место – его Сулемская пристань оказалась построенной ранее казны.

А незадачливому С. Сабанееву В.И. Геннин написал весьма сурово: ходить тебе к Демидову и требовать мужиков было не велено, «плут ты и бездельник», путь ты вновь должен пройти, но посылаю к тебе более умного, «тебе быть ему во всем послушным»; ежели опять просить будешь мужиков, «я тебя буду бить кнутом нещадно». Еще одна попытка выполнить поручение В.И. Геннина оказалась предпринята под руководством П. Братцова, но сведений о её результатах пока не обнаружено. Предположительно, она также не увенчалась успехом. А иные заботы В.И. Геннина отодвинули строи-

тельство казенной пристани на Сулеме на десятилетие [9, л. 105–109, 42–433].

Школьник Сабанеев не зря вызвал гнев генерала; как показали дальнейшие события, на него ни в чем нельзя было положиться. Через год после описанного похода, когда он уже в должности шихтмейстера работал на руднике Полевского завода, ему поручили получить деньги для горных учеников, которые «помирали в Екатеринбурге голодной смертью». Взяв казенные деньги, он встретился с друзьями и на радостях все пропил. Итог был предсказуем: Сабанеева поставили на правех, в возмещение убытков его имущество распродали, а самого сослали в вечную работу на Нерчинские заводы [22, л. 5–10].

Но вернемся к Сулемской пристани. Оберцегентнеру Степану Неелову 9 февраля 1731 г. было приказано осмотреть местность ниже демидовских пристаней и сделать чертеж. Он выполнил распоряжение, пообщался с местными жителями. Хотя последние в «сказке» показали, что «угодных мест под пристань от Курьинской до Сулемской Демидова пристани не имеется», однако ж указали на другое место на реке Сулем «против деревни Сулемской от демидовой пристани на другой стороне Чусовой реки, расстоянием от той пристани на полверсты, и то де место вешнею водою никогда не топит, и суда строить и на воду спускать способно». Потенциальное расположение пристани имело еще одно достоинство: весной, в половодье лед уносило по другой стороне реки, но от заводов, как заметил С. Неелов, оно было слишком далеко, «от Уткинской пристани будет со сто верст, а до Уткинской из Екатеринбурга будет столько же, и дорога от Утки до того сулемского места не гладка, много имеется гористых мест... и за провоз будет исходить платы немалая сумма». Впрочем, при этом возчикам и лошадям «в корму нужды не будет», поскольку вдоль дороги, вплоть до деревни Сулемской, местность была хорошо заселенной.

С. Неелову сопутствовала удача: ему удалось встретиться на Сулемской пристани с А. Демидовым, когда тот ехал на Невьянские заводы, «и в разговоре оное место на пристань он похвалял, и говорил, что другого такого места по Чусовой под пристань не сыскать, и ему де от того никакой обиды не будет» [27, л. 78–80].

Так была определена дислокация казенной Сулемской пристани, которая начала функционировать в 1732 г.

Тем временем, в январе 1732 г., управителя пристанями М. Вистицкого сменил прапорщик Иван Рахвалов. Он был прислан вместе с обер- и унтер-офицерами из Тобольска. Этот ру-

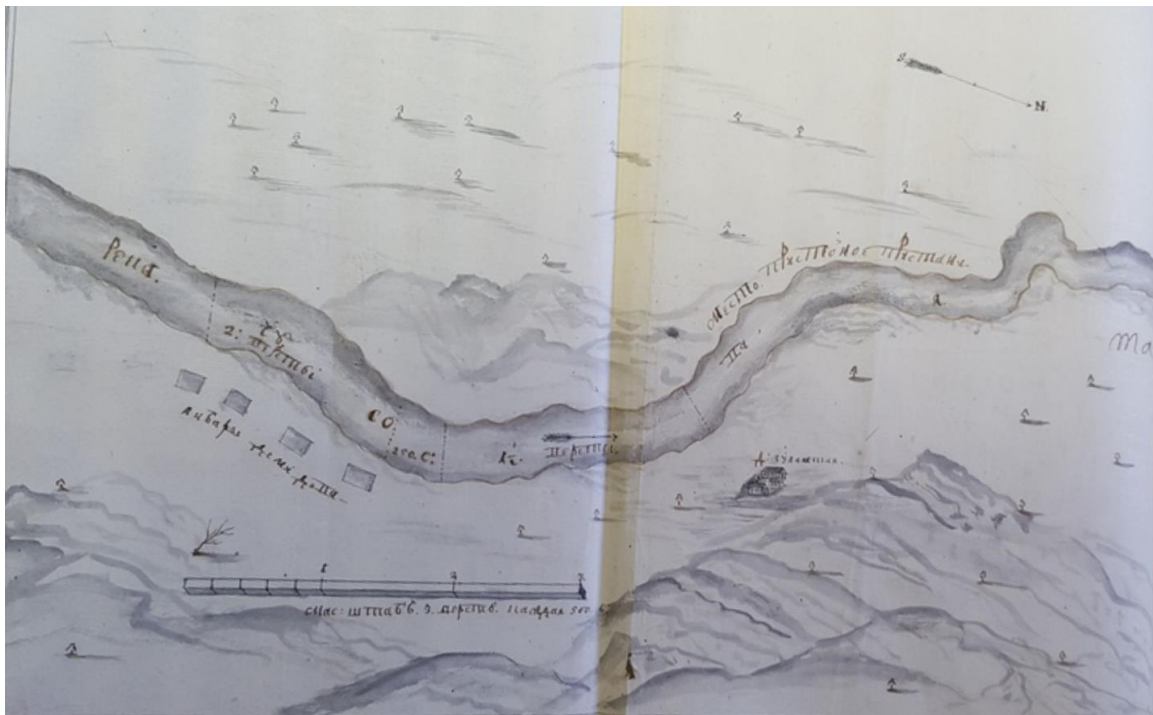


Рис. 4. Чертеж места для строительства Сулемской пристани. 1731 г. [27, л. 80]

ководитель (практически неграмотный, что прослеживается по автографам) задержался недолго. После получения нарекания в первую навигацию «за фальшивое рапортование» (он ложно отчитался об отправке костного судна и покрытии крыши пильной мельницы), И. Рахвалов был оштрафован в размере двухмесячного оклада (а получал он 25 руб. в год) и был отстранен от руководства пристанью в 1733 г. [28, л. 244–245 об., 261 об.]

Результатом частой смены пристанских управителей стало решение руководителей Сибирского обер-бергамта о проведении обследования и постановке на должный уровень хозяйства пристаней. Поводом к ревизии послужили также удаленность пристаней от Екатеринбурга – Уткинской в 68, а Курьинской в 74 верстах, что делало невозможным постоянный личный контроль положения дел членами обер-бергамта и вызвало многочисленные жалобы обывателей и служащих. Например, сообщалось, что два капрала, следящие с 1725 г. за приемом и отправкой припасов и строительством коломонок, обносились и голодают; жители бедствуют, так как «харч в два раза дороже, нежели в других местах», да и место в целом «не хлебоборное»; подъячие работу запустили, книги и счета ведутся плохо, так как «людей, письму умеющих нет». Итогом обследования 1733 г. явился сохранившийся уникальный документ – полное описание всех построек пристаней и полученных здесь указов с 1721 г. [14, л. 1–125]

Из текста источника следует, что к 1733 г. Уткинская слобода состояла из «рубленного города», имеющего две стены «от реки до реки» с проезжими сторожевыми башнями. Внутри крепости находились церковь, амбары с припасами и провиантом. За стенами располагались дом управителя и пристанская контора, соединенные сенями, кузница и весы. Всего на берегах Уткинской пристани насчитывалось 7 амбаров.

Полный перечень казенных сооружений Уткинской пристани в 1733 г. представлен в табл. 3 [сост. по 14, л. 3–5].

На смену И. Рахвалову прибыл Петр Клушин. Он руководил пристанями недолго. Но изучение его биографии позволяет понять и проанализировать проблемы государственного управления на Урале времени В.И. Геннина, который, как и В.Н. Татищев, приехал на Урал без помощников-администраторов. Если до 20-х гг. XVIII в. регион не испытывал острой нехватки технических кадров, позднее их состав даже усилился за счет приехавших с Олонца иностранных мастеров, то административная опора руководства оставляла желать лучшего. Привлеченные от воеводской и губернской администрации руководители: С. Неелов, Ф. Неклюдов, Я. Степанов, Замощиковы и прочие служащие, – не имея навыков, необходимых для управления в новых горнозаводских условиях, постоянно «выясняли отношения» и конфликтовали между собой.

Таблица 3

Сооружение	Высота	Длина	Ширина
В крепости			
Башня проезжая с западной стороны	4 сажени До шатра – 2 сажени	–	2 сажени
Стена западная с двумя малыми башнями	2 сажени	57 сажень	1 сажень
Башня проезжая с восточной стороны	2 сажени До шатра 2 сажени		2 сажени
Стена восточная с двумя башнями малыми	–	48 сажень	1 сажень 1 аршин
Расстояние между стенами	43 сажени		
Церковь деревянная рубленая великомученика Георгия	–	–	–
Амбар государев рядом с церковью с казенными припасами	–	–	–
Амбар казенный с провиантом	3 сажени	6 сажень	–
Погреб земляной	2 сажени	1 сажень	–
Дом управителя	–	12 сажень	5 сажень 1 аршин
Пристанская контора	–	–	–
Сени между домом управителя и пристанской конторой	–	12 сажень	3 сажени 1 аршин
Чердак над сенями	–	5 аршин	4 аршина
Баня	–	–	–
Черная изба	–	3 сажени	–
Нужник	–	–	–
Конюшня	2 сажени 1 аршин	6,5 сажень	2 сажени
На берегу			
Амбар 1	–	12 сажень	5 сажень
Амбар 2	Высота до кровли 1 сажень, 2 аршина	9 сажень 2 аршина	
Весы с гирями	–	–	–
Кузница	–	2 сажени	2 сажени
Угольный сарай	–	3 сажени	1 сажень
От конторы по левую сторону по берегу			
Амбар 1	4 сажени 2 аршина	6 сажень 1 аршин	6 сажень 1 аршин
Весы с гирями перед амбаром			
Чердак над весами	1 сажень 2 аршина	2 сажени	1 сажень 2 аршина
Амбар 2	3 сажени	3 сажени	3 сажени
Амбар 3	3 сажени	4 сажени	3 сажени
Амбар 4	3 сажени	9 сажень 0,5 аршина	6 сажень
Амбар 5	3 сажени	12 сажень	6 сажень

П. Клушин приехал на Урал из Москвы с В.Н. Татищевым и, трудясь «со всей ревностью и прилежанием», за семь лет прошел путь от молодого подьячего до протоколиста. В январе 1728 г. умер второй со времени основания обер-бергамта секретарь Матвей Ловзин. И «за секретаря» поставили П. Клушина. Это была дьяческая должность – вершина карьеры канцелярского служителя. В июле Верховный тайный совет по просьбе В.И. Геннина и Берг-коллегии утвердил его в должности, определив оклад в 120 рублей. Не имея нареканий по службе, он проявил свой главный недостаток – «многое пьянство и невоздержание». В.И. Геннин, не терпевший пьяниц, но ценивший профессио-

нальный уровень секретаря, долго медлил с наказанием и даже отпускал его на 10 месяцев «в дом свой».

Но после возвращения в свое имение в Туле П. Клушин начал угрожать землякам забрать всех «оружейных мастеров с женами» на новые места жительства на Урал, якобы ожидая о том только указа от самого Миниха. Местные жители, в том числе даже Никита Демидов, встревоженные такими заявлениями, откупались деньгами, коляской, ружьем, иными подарками. В ярчайшем письме начальника Тульской оружейной конторы капитана Макария Половинкина к В.И. Геннину описаны все деяния Клушина. Он просил генерала посодествовать,



Рис. 5. Уткинская пристань. Фрагмент чертежа для отвода лесов. 1752 г. [13, л. 2]

чтобы П. Клушин «бездонное горло от питья завязал» [29, л. 202 – 203 об.].

После такого письма последовало наказание, но очень мягкое. 3 марта 1733 г., при сохранении оклада, П. Клушина отправили управителем Уткинской пристани – «одуматься», навести порядок в делопроизводстве, в общем состоянии хозяйства, принять все припасы «счетом и весом» у машинного подмастера Н. Бахорева, который завершил работы по оборудованию Каменской пильной мельницы.

Опытный чиновник быстро уяснил, что образ жизни на пристани очень далек от екатеринбургского. Пить он не перестал, но «одумался» – начал знать меру. Принял к сведению и главное: дел здесь не переделать долгое время «за упущенные многие годы». В доказательство справедливости такого заключения приведем лишь один факт о хранении заводской продукции на Уткинской пристани. Н. Бахорев и П. Клушин констатировали: «ныне при приеме явилось сорок пушек больших, да восемь малых, о которых никакого известия отколи (откуда. – К.У.) они присланы, и когда, и кто их принимал в конторе не имеется... и ежели оные перевешивать, то много понадобится людей и денег, да и других бесхозных припасов в избытке»; на них тоже не нашлось документов [30, л. 15].

Вероятно, что это были пушки с Каменского завода. Они пролежали на пристани почти 30 лет. Отечественные историки, сравнивая данные завода и полученное в столице, предполагали, что орудия не доплыли до заказчика и утонули в реке Чусовой [31, с. 156], но они оказались целы и просто пропадали неучтенными на пристани. Опасение нападения бунтовавших в то время башкир и технические проблемы погрузки на суда затащили отправку, а позднее о пушках забыли.

В последний год управления заводами Урала В.И. Генниным управителями казенных пристаней были Лев Костромин и гвардии сержант Никифор Бессонов [26, л. 102, 282]. После своего возвращения на Урал В.Н. Татищев, кстати, 11 декабря 1734 г. наказал П. Клушина по справедливости жестоко – «за его многое пьянство и невоздержание из секретарей написать в канцеляристы и быть в конторе судебных и земских дел», а оклад положить 54 рубля. А так как у него много «неисправностей в счетах», платить жалованье только половинное. И далее до 1740 года П. Клушин пытался восстановить свое положение и возвратиться в Москву [32, л. 816–851].

Выявленные материалы позволяют заключить, что в первой трети XVIII в. происходило накопление опыта управления пристанским хозяйством. Формирование казенной заводской транспортной инфраструктуры характеризовалось переходом пристаней из-под контроля губернских властей в ведение горной администрации. Это привело к совершенствованию системы учета продукции и, в то же время, спровоцировало конфликт, связанный с совместным ведением пристанями.

На формирование водной транспортной инфраструктуры огромное влияние оказывали географические факторы, пригодность территорий для построения судов, хранения, отправки грузов. Ограниченность количества мест, подходящих для постройки пристаней, неизбежно вызвала конкуренцию горной администрации и частных заводладельцев. Рост числа заводов, недостатки местоположения уже существующих Уткинской и Курьинской пристаней сделали поиск территорий, пригодных для загрузки коломенок и устройства амбаров, одной из важнейших проблем Сибирского обер-бергамта.

Условиями постройки новых пристаней были не только достаточная глубина Чусовой в половодье и рельеф берега, но и обеспеченность подъездной дорожной сетью, чье состояние определяло скорость движения подвод от заводов зимним путем. Важным была и заселенность предполагаемого пути, что делало дорогу безопаснее и позволяло приобретать корм для лошадей. Все это в совокупности определяло цену доставки припасов от завода до мест отправки на реке Чусовой. Примером достижения компромисса в вопросе выбора территории под строительство служит казенная Сулемская пристань.

С точки зрения административного управления, назначение пристанским управителем было связано со многими лишениями, удаленность от Екатеринбурга и скромность быта делали этот пост не слишком привлекательным для горных служащих. Так, перевод П. Клушина с должности секретаря обер-бергамта руководителем пристани стало одним из элементов его наказания. На управителе пристанями лежала огромная ответственность, связанная не только с обеспечением сохранности привозимых припасов, но и с организацией учета и отправки караванов. Контроль над строительством коломенок, складированием железа таким порядком, чтобы его можно было в кратчайшие сроки перегрузить в половодье, забота об исправности пристанских сооружений – за всё это была ответственна пристанская контора и управитель.

Примечания

1. ГАСО – Государственный архив Свердловской области.

2. 1 сажень – 2.1336 метра; 1 аршин – 0.7112 метра.

3. Костные (косные) лодки предназначались для перевозки пассажиров, для быстрого перемещения на берег без причаливания и между коломенками, прямо на ходу, или помощи утопающим. См.: Шубин И.А. Волга и волжское судоходство (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). Москва: Транспечать, 1927. С. 90–91.

Список литературы

1. Павленко Н.И. Развитие металлургической промышленности России в первой половине XVIII века. Промышленная политика и управление. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1953.

2. Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982.

3. Житков С.М., Николаев А.С. Краткий очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. СПб., 1900.

4. Сутырин Б.А. «Железные караваны» заводов Урала в XIX веке в отечественной историографии XX века // Историческая наука на рубеже веков. Екатеринбург: Волот, 2000. С. 415–418.

5. Вершинин Е.В. Дошаник и коч в Западной Сибири (XVII в.) // Проблемы истории России. Вып. 4: Евразийское пограничье. Екатеринбург: Волот, 2001. С. 87–131.

6. Истомина Э.Г. Водный транспорт в России в дореформенный период: Историко-географические исследования. М., 1991.

7. Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX в. // Историческая география России, IX – начало XX века. Территория, население, экономика: Очерки. М., 2013.

8. Кузнецова А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. Изд. 3-е. М.: КомКнига, 2013.

9. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 26.

10. Кафенгауз Б.Б. История хозяйства Демидовых в XVIII–XIX вв. Опыт исследования по истории уральской металлургии. Т. 1. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949.

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

12. Берх В.Н. Жизнеописание генерал-лейтенанта Г.В. де Геннина, основателя российских горных заводов // Горный журнал. 1826. Кн. 5. С. 87–149.

13. ГАСО. Ф. 59. Оп. 7. Д. 110.

14. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 387.

15. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 23.

16. Полное собрание законов Российской империи. СПб., 1830. Т. 5. № 2871.

17. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 77.

18. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 103.

19. Геннин В. де. Описание Уральских и Сибирских заводов, 1735. М.: Гос. изд-во «История заводов», 1937.

20. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 245.

21. Редин Д.А. Административные структуры и бюрократия Урала в эпоху петровских реформ (западные уезды Сибирской губернии в 1711–1727 гг.). Екатеринбург: Волот, 2007.

22. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 73.

23. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 253.

24. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 158.

25. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 350.

26. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 488.

27. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 344.

28. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 341.

29. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 425.

30. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 532.

31. Струмилин С.Г. История черной металлургии в СССР. М.: Изд-во АН СССР, 1954. Т. 1.

32. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 850.

**TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF STATE-OWNED PLANTS IN THE URALS
IN THE FIRST THIRD OF THE EIGHTEENTH CENTURY**

K.A. Ulanov

The article describes the Ural state-owned piers and saw mills as the most important elements of the transport infrastructure of the Urals in the first half of the 18th century. The activities of the Siberian Ober-Bergamt are analyzed during the period when the piers were transferred from the control of the provincial authorities to the mining administration. The factors affecting the choice of location of water transport infrastructure are shown. As a result of studying the activities of the pier managers, some problems have been identified in the administrative management of the preparation of products from the Ural state-owned plants for transportation.

Keywords: Ural, caravan, Chusovaya River, pier, saw mill, kolomenka, transport infrastructure.

References

1. Pavlenko N.I. Razvitie metallurgicheskoy promyshlennosti Rossii v pervoj polovine XVIII veka. Promyshlennaya politika i upravlenie. M.: Izd-vo Akademii nauk SSSR, 1953.
2. Istomina Eh.G. Vodnye puti Rossii vo vtoroj polovine XVIII – nachale XIX veka. M.: Nauka, 1982.
3. Zhitkov S.M., Nikolaev A.S. Kratkij ocherk razvitiya vodyanyh i suhoputnyh soobshchenij i torgovyh portov v Rossii. SPb., 1900.
4. Sutyryn B.A. «Zheleznye karavany» zavodov Urala v XIX veke v otechestvennoj istoriografii XX veka // Istoricheskaya nauka na rubezhe vekov. Ekaterinburg: Volot, 2000. S. 415–418.
5. Vershinin E.V. Doshchanik i koch v Zapadnoj Sibiri (XVII v.) // Problemy istorii Rossii. Vyp. 4: Evrazijskoe pogranič'e. Ekaterinburg: Volot, 2001. S. 87–131.
6. Istomina Eh.G. Vodnyj transport v Rossii v doreformennyj period: Istoriko-geograficheskie issledovaniya. M., 1991.
7. Istomina Eh.G. Vodnye puti Rossii vo vtoroj polovine XVIII – nachale XIX v. // Istoricheskaya geografiya Rossii, IX – nachalo XX veka. Territoriya, naselenie, ehkonomika: Ocherki. M., 2013.
8. Kuznecova A.I. Infrastruktura: Voprosy teorii, metodologii i prikladnye aspekty sovremennogo infrastruktornogo obustrojstva. Geohkonomicheskij podhod. Izd. 3-e. M.: KomKniga, 2013.
9. GASO. F. 24. Op. 1. D. 26.
10. Kafengauz B.B. Istoriya hozyajstva Demidovyh v XVIII–XIX vv. Opyt issledovaniya po istorii ural'skoj metallurgii. T. 1. M.; L.: Izd-vo AN SSSR, 1949.
11. Yuht A.I. Gosudarstvennaya deyatelnost' V.N. Tatischeva v 20-h – nachale 30-h godov XVIII v. M.: Nauka, 1985.
12. Berh V.N. Zhizneopisanie general-lejtenanta G.V. de Gennina, osnovatelya rossijskih gornyh zavodov // Gornyj zhurnal. 1826. Kn. 5. S. 87–149.
13. GASO. F. 59. Op. 7. D. 110.
14. GASO. F. 24. Op. 1. D. 387.
15. GASO. F. 24. Op. 1. D. 23.
16. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. SPb., 1830. T. 5. № 2871.
17. GASO. F. 24. Op. 1. D. 77.
18. GASO. F. 24. Op. 1. D. 103.
19. Gennin V. de. Opisanie Ural'skih i Sibirskih zavodov, 1735. M.: Gos. izd-vo «Istoriya zavodov», 1937.
20. GASO. F. 24. Op. 1. D. 245.
21. Redin D.A. Administrativnye struktury i byurokratiya Urala v ehposu petrovskih reform (zapadnye uezdy Sibirskoj gubernii v 1711–1727 gg.). Ekaterinburg: Volot, 2007.
22. GASO. F. 24. Op. 1. D. 73.
23. GASO. F. 24. Op. 1. D. 253.
24. GASO. F. 24. Op. 1. D. 158.
25. GASO. F. 24. Op. 1. D. 350.
26. GASO. F. 24. Op. 1. D. 488.
27. GASO. F. 24. Op. 1. D. 344.
28. GASO. F. 24. Op. 1. D. 341.
29. GASO. F. 24. Op. 1. D. 425.
30. GASO. F. 24. Op. 1. D. 532.
31. Strumilin S.G. Istoriya chernoj metallurgii v SSSR. M.: Izd-vo AN SSSR, 1954. T. 1.
32. GASO. F. 24. Op. 1. D. 850.