

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

На правах рукописи



**Уланов Кирилл Андреевич**

**Транспортные речные коммуникации металлургических казенных заводов  
Урала с европейской частью России в 20–50-е гг. XVIII в.**

Специальность: 5.6.1. Отечественная история

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Екатеринбург – 2021

Работа выполнена в центре социальной истории Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук»

**Научный руководитель:** доктор исторических наук, доцент  
**Редин Дмитрий Алексеевич**

Официальные оппоненты:

**Юркин Игорь Николаевич** – доктор исторических наук, профессор, Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова Российской академии наук (г. Москва), главный научный сотрудник отдела историографии и источниковедения истории науки и техники

**Пашков Александр Михайлович** – доктор исторических наук, профессор, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петрозаводский государственный университет» (г. Петрозаводск), профессор кафедры отечественной истории

**Федюкин Игорь Игоревич** – Doctor of Philosophy (PhD) University of North Carolina at Chapel Hill (кандидат наук), доцент, Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (г. Москва), доцент Школы исторических наук

Защита состоится 21 декабря 2021 г. в 10:00 час. на заседании диссертационного совета УрФУ 5.6.03.05 по адресу: 620000, Екатеринбург, пр. Ленина, 51, зал диссертационных советов, комн. 248

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

<https://dissovet2.urfu.ru/mod/data/view.php?id=12&rid=3068>

Автореферат разослан « » ноября 2021 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
кандидат исторических наук, доцент



А.В. Шаманев

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИИ

**Актуальность темы.** Решение современных транспортных проблем невозможно без исследований, способствующих творческому осмыслению практических задач. Возрастающая роль транспортных коммуникаций в реалиях современной российской экономики обуславливает необходимость глубокого научного изучения богатейшего исторического опыта, накопленного за многовековую российскую историю.

Решение проблем развития транспортных коммуникаций возможно лишь при тщательном изучении процесса модернизации транспортной системы как в целом по стране, так и в наиболее крупных ее регионах. Значимость региональных исследований представляется необходимой в силу наличия в регионах России специфических особенностей, обусловленных историческими, экономическими, природными факторами.

**Объектом** исследования являются транспортные коммуникации казенных заводов Урала, под которыми подразумевается ежегодная отправка продукции в европейскую часть России при помощи совокупности речных судов и всей прибрежной транспортной инфраструктуры на всем пути следования каравана.

**Предметом** исследования выступает организация транспортных коммуникаций при помощи управления судами в пути и подготовки казенных караванов, включающей в себя доставку продукции уральских заводов на пристани, строительство судов и поиск рабочей силы.

**Хронологические рамки** исследования охватывают период от строительства первых крупных заводов в 20-е годы XVIII в., когда горнозаводская администрация практически перестала подчиняться губернской, до изменений в функциях горнозаводских властей в 50-е годы XVIII в., связанных с началом процесса масштабной продажи казенных заводов в частные руки<sup>1</sup>.

**Территориальные рамки** исследования определены регионами Урала и европейской части России. Для решения задачи доставки крупных объемов продукции уральских казенных заводов было необходимо совершенствование транспортных коммуникаций в Обь-Иртышском, Волго-Камском, Вышневолоцком, Окско-Московском бассейнах. Для уральской промышленности это означало выход на всероссийский рынок и рынок Европы. Совершенствование речных транспортных коммуникаций было важно для экономического развития Уральского региона. Поэтому территориальные рамки исследования определены маршрутом каравана, протекающим по бассейнам Чусовой, Камы, Волги, Мсты, Тверцы, Невы, Оки.

**Степень разработанности темы.** Тема исследования предполагает привлечение обширной историографии, которая, помимо обобщающих трудов по истории уральской промышленности XVIII в., должна отражать состояние речной транспортной инфраструктуры и коммуникаций на всем пути следования каравана, охарактеризовать судоходство, прохождение речных каналов, особенности найма и положения работников на судах. В связи с этим мы разделили интересующую нас литературу на 4 группы.

---

<sup>1</sup> Иванов П.А. Краткая история управления горной частью на Урале. Екатеринбург, 1900. С. 11; Павленко Н.И. История металлургии в России XVIII века: Заводы и заводладельцы. М., 1962. 566 с.

К первой относятся работы, дающие общие представления о состоянии уральских казенных заводов в первой половине XVIII в. и условиях транспортировки продукции в европейскую часть России.

Первые попытки научного изучения темы транспортировки уральского металла на внутренние и внешние рынки сбыта были сделаны советскими историками в конце 20-х и в 30–40-х гг. XX в., но они, главным образом, были посвящены Волжскому бассейну и создавали общий фон исследования транспортной проблемы в европейской части России<sup>2</sup>.

В историографическом наследии особое место занимают историко-географические труды В.К. Яцунского. Ему принадлежит приоритет в изучении географии рынка железа дореформенной России, в раскрытии трудностей транспортировки уральского металла на рынки России и Европы<sup>3</sup>. В 60-е гг. XX в. успешно разрабатывалась тема использования наемного труда на заводах Урала. Одним из первых к этой проблеме обратился известный историк В.Я. Кривоногов<sup>4</sup>. По мнению пермского историка Ф.С. Горового, судорбочих соляных и железных караванов можно причислить к числу горнозаводских рабочих<sup>5</sup>. Вопросы отходничества крестьян Урала на судовой промысел нашли свое освещение в трудах Б.Г. Плющевского и В.В. Мухина<sup>6</sup>.

На рубеже 80-х и 90-х гг. XX в. стали появляться научные работы, обобщающие сведения о транспортной системе Российской империи. Огромное значение имеют труды Э.Г. Истоминой, рассмотревшей водные пути в системе общей транспортной сети Европейской России во второй половине XVIII – начале XIX в.<sup>7</sup> Попытку комплексно представить историю внешней и внутренней торговли, путей и средств передвижения, почтовой связи в России первой половины XVIII века предпринял А.В. Шипилов<sup>8</sup>.

Вторую группу составляют работы, так или иначе затрагивающие проблему организации уральских караванов.

Ценный вклад в изучение транспортных коммуникаций Урала внес Б.Б. Кафенгауз, проводивший свои исследования на материалах хозяйства Демидовых XVIII–XIX вв. Изучив богатейший архивный материал, ученый пришел к важным выводам о влиянии караванных судовых операций на деятельность

---

<sup>2</sup> Гессен Ю. Бурлаки в первой половине XIX в. // Архив истории труда России. Петроград, 1921. Кн. 2. С. 25–36; Романов Н.Р. Очерки по истории бурлачества в XVIII в. и первой половине XIX в. (По архивным материалам Чувашии) // Записки НИИ языка, литературы и истории при Совмине ЧАССР. Чебоксары, 1949. Вып. 2. С. 55–110; Сигов С.П. Очерки по истории горнозаводской промышленности Урала. Свердловск, 1936. 292 с.; Кашинцев Д.А. История металлургии Урала. М., 1939. Т.1. 294 с.; Мартынов М.Н. Горнозаводская промышленность на Урале при Петре I. Свердловск, 1948. 148 с.

<sup>3</sup> Яцунский В.К. География рынка железа в дореформенной России // Вопросы географии. М., 1960. С. 110–146.

<sup>4</sup> Кривоногов В.Я. Наемный в горнозаводской промышленности Урала в XVIII веке. Свердловск, 1959. 177 с.

<sup>5</sup> Горовой Ф.С. Развитие негорнозаводской промышленности городов и торгово-экономических связей в предреформенной Пермской губернии // Из истории края: сб. статей. Пермь, 1964. С. 7–34.

<sup>6</sup> Плющевский Б.Г. Отходничество как фактор комплектования рабочих кадров Прикамья в первой половине XIX века // Из истории рабочего класса Урала. Пермь, 1961. С. 122–134; Мухин В.В. История горнозаводских хозяйств Урала первой половины XIX века. Пермь, 1978. 71 с.

<sup>7</sup> Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII–начале XIX века. М., 1982. 279 с.

<sup>8</sup> Шипилов А.В. Торговля, транспорт и связь в России первой половины XVIII века. Воронеж, 2008. 327 с.

заводов Урала, раскрыл вопрос о найме рабочей силы для сплава «железных караванов» Демидовых<sup>9</sup>.

Исследования Н.И. Павленко дают общие сведения о подготовке и плавании государственных караванов<sup>10</sup>. Он считал, что организация караванов и транспортных средств в течение XVIII в. оставались неизменными, поэтому ограничился описанием пути только одного каравана 1731 г. под руководством Н. Клеопина. История отправки этого же каравана рассмотрена в научно-популярном изложении Н.С. Корепанова<sup>11</sup>.

В работах Б.А. Сутырина исследованы вопросы географии рынка труда, отходничества крестьян на судовой промысел, использования труда казенных и частновладельческих крестьян на сплаве XIX в.<sup>12</sup> Работы А.И. Юхта, посвященные государственной и политической деятельности В.Н. Татищева в 20–30-е годы XVIII в. содержат фрагменты об отправке караванов в 1721–1723 гг.<sup>13</sup> В отношении горнозаводского Урала Д.В. Гаврилов обосновал процессы модернизации в развитии транспорта XVIII – начала XX в.<sup>14</sup> Н.В. Акифьева в очерке «Железные караваны на Чусовой» приводит обобщающие сведения о плавании уральских караванов в XVIII–XIX вв.<sup>15</sup>

К третьей группе трудов мы отнесли те, в которых изучались характеристики судов, перевозивших продукцию, решались технико-технологические вопросы их создания и оснащения.

В дореволюционной историографии авторами работ о водных и сухопутных путях Урала выступали правительственные чиновники, инженеры, представители научных и деловых кругов<sup>16</sup>. Важными монографическими публикациями являются сочинения инженеров-гидротехников: П.В. Михайлова<sup>17</sup>, С.С. Житкова<sup>18</sup>, Я.А. Рогова<sup>19</sup> – видных специалистов изыскательских и навигационных работ в Камском бассейне. Особо следует отметить труды В.М. Лохтина, который в 1876 году участвовал в работах по улучшению судоходства на реке Чусовой<sup>20</sup>. Ф.В. Гилев составил текст, основанный на личных впечатлениях,

---

<sup>9</sup> Кафенгауз Б.Б. История хозяйства Демидовых в XVIII–XIX вв.: опыт исследования по истории уральской металлургии. М., Л., 1949. Т. 1. С. 398–423.

<sup>10</sup> Павленко Н.И. Развитие металлургической промышленности России в первой половине XVIII века. Промышленная политика и управление. М., 1953. 536 с.

<sup>11</sup> Корепанов Н.С. Никифор Клеопин. Екатеринбург, 2014. 212 с.

<sup>12</sup> Сутырин Б.А. Из истории судоходства по реке Чусовой в XIX веке // Вопросы истории Урала. Свердловск, 1964. Вып. 5. С. 17–26.

<sup>13</sup> Юхт А.И. Государственная деятельность В.Н. Татищева в 20-х – начале 30-х годов XVIII в. М.: Наука, 1985. С. 76–78.

<sup>14</sup> Гаврилов Д.В. Транспорт горнозаводского Урала XVIII – XX вв.: процессы модернизации и регионализации // Урал в прошлом и настоящем: маг-лы науч. конф. Екатеринбург, 1998. Ч. 1. С. 224–228; Гаврилов Д.В. Горнозаводской Урал XVII – XX вв.: избранные труды. Екатеринбург, 2005. С. 205; Алексеев В.В. Металлургия Урала с древнейших времен до наших дней / В.В. Алексеев, Д.В. Гаврилов. М., 2008. 886 с.

<sup>15</sup> Акифьева Н.В. Железные караваны на Чусовой. Екатеринбург, 2013. С. 10–50.

<sup>16</sup> Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань, 1910. 500 с.; Попов Н.С. Хозяйственное описание Пермской губернии. СПб., 1811. Т. 1. 419 с.; Мозель Х. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. СПб., 1864. Ч. 1; Ч. 2. 457 с.

<sup>17</sup> Михайлов П.В. Краткий очерк водных путей Европейской России // Журнал министерства путей сообщения. СПб., 1878. Т. 2. Кн. 4. С. 47–82.

<sup>18</sup> Житков С.М. Краткое обозрение водных путей России. СПб., 1892. 96 с.

<sup>19</sup> Рогов Я.А. Заметки во время плавания по рекам Чусовой. СПб., 1852. Т. 37. Кн. 3. С. 336–374.

<sup>20</sup> Лохтин В.М. Картины самобытного русского судоходства. Река Чусовая. СПб., 1910. 36 с.

вызванных увиденным во время путешествия на одной из барок билимбаевского заводского каравана в 80-е годы XIX в.<sup>21</sup> Краткие сведения об истории речных каналов Российской империи, прохождение которых было неотъемлемой частью пути каравана, представлены в книге Э.Ф. Гершельмана<sup>22</sup>.

И.А. Шубин дал общее описание речным судам, используемым для транспортировки грузов<sup>23</sup>. Данное исследование ценно не только фактическим материалом, но и наполнением иллюстрациями и чертежами. Так, характеризуя коломенку, автор приводит изображения различных конструкций, использующихся для плавания не выше Нижнего Новгорода и в бассейне Камы.

Наконец, в четвертой группе мы объединили междисциплинарные исследования по изучению транспортных коммуникаций, которые стали активно развиваться с 2000-х годов. Статья доктора технических наук А.М. Гапеева и кандидата технических наук В.В. Конова, посвящена системе волоковых соединений России<sup>24</sup>. Историю Вышневолоцкой водной системы комплексно отражает коллективная монография, составленная по результатам исследования экспедиций по изучению старинных водных путей сотрудников Института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН<sup>25</sup>.

Результаты исследования Е.В. Вершинина по теме судостроения и судоходства в Сибири в XVII в. вполне применимы для изучения судостроительной практики и воссоздания исторических условий судоходства в первой половине XVIII в.<sup>26</sup> Ценные сведения об устройстве речных грузовых судов XVIII в. содержат современные исследования, представленные в работах А.В. Огорокова<sup>27</sup>.

Однако понятие «транспортная коммуникация» включает в себя не только перемещение грузов в места назначения, но и процессы обмена информацией, влияние на колонизацию территорий, способствующие укреплению эффективного управления регионами Российской империи и оказывающие взаимное влияние как метрополии на подконтрольные территории, так и наоборот<sup>28</sup>.

Ряд авторов рассматривали транспортные коммуникации в контексте изучения управленческих практик, зависящих от оперативности передачи административных решений. Примером может служить вводный фрагмент монографии «Грань веков» Н.Я. Эйдельмана<sup>29</sup>. Э.А. Пензин, изучавший протоколы Сибирского обер-бергамта, указывал на скорость прохождения официальной почты

---

<sup>21</sup> Акифьева Н.В. Железные караваны на Чусовой. Екатеринбург, 2013. С. 47–104.

<sup>22</sup> Гершельман Э. Ф. Исторический очерк внутренних водных сообщений. СПб., 1892. 102 с.

<sup>23</sup> Шубин И.А. Волга и волжское судоходство (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М., 1927. 908 с.

<sup>24</sup> Гапеев А.М., Конов В.В. Водно-транспортные соединения России в XVII-XIX вв. // Вестник гос. университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. СПб., 2009. № 1 (1). С. 6–21.

<sup>25</sup> Широкова В.А. Вышневолоцкая водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы / В.А. Широкова, В.А. Снытко, В.М. Чеснов, Н.Л. Фролова, В.А. Низовцев, Н.Г. Дмитрук, Р.С. Широков. М., 2011. 316 с

<sup>26</sup> Вершинин Е.В. Дошаник и коч в Западной Сибири (XVII в.) // Проблемы истории России. Евразийское пограничье. Екатеринбург, 2001. Вып. 4. С. 87–131.

<sup>27</sup> Огороков А.В. Ока и окское судоходство. М., 2017. 542 с.

<sup>28</sup> Урушадзе А.Т., Гром О.А., Дмитриева Н.В. Российская империя и национальные окраины: между теорией самодержавия и практикой управления // Quaestio Rossica. Екатеринбург, 2018. Т. 6. № 3. С. 835–853.

<sup>29</sup> Эйдельман Н.Я. Грань веков. Политическая борьба в России. Конец XVIII - начало XIX столетия. СПб., 1992. С. 8–11.

как показатель степени оперативности руководства центральных учреждений местными<sup>30</sup>.

В своих исследованиях Д.А. Редин подчеркивает, что состояние дорог, геометрия трасс, технический уровень транспорта оказывались не только средствами переброски материальных ресурсов, но и средствами передачи управленческих решений, средствами контроля и доминирования над пространством, в конечном итоге – стратегическим инструментом в достижении устойчивого развития<sup>31</sup>.

В отличие от российской, значимый материал относительно исследования пространственно-временных параметров исторического развития человечества накоплен зарубежной, в частности, французской историографией. Классические труды ряда авторов школы «Анналов», в первую очередь Ф. Броделя, П. Шоню, Ж. Ле Гоффа, Э. Ле Руа Ладюри<sup>32</sup>, неизменно включают в себя обширные пассажи, посвященные истории коммуникаций, осмысленных как обязательные и принципиально важные детерминанты цивилизационного конструирования, функционирования локальных и глобальных экономик, социальных организаций, государственных систем.

Говоря непосредственно о России, немецкий историк Х.Г. Нольте отмечал, что доминирующий восточный вектор российской колонизации со временем увеличивал удаленность страны от моря, а в плане торговли это приводило к росту транспортных издержек при перевозке товаров и делало более дорогостоящей интеграцию страны в международном разделении труда<sup>33</sup>. В отношении общего состояния уральской металлургии в XVIII в. в том числе и состояния транспортных коммуникаций, по свидетельству Ульриха Тройцша, в Центральной и Западной Европе «имелись только неточные и недостаточные сведения о техническом и экономическом состоянии русской металлургии»<sup>34</sup>. Р. Порталь в отношении транспортных путей горнозаводского Урала XVIII в. уделял внимание доставке продукции с заводов на пристани<sup>35</sup>. В рецензии на книгу Б.Б. Кафенгауза о хозяйстве Демидовых Р. Порталь основное внимание уделил анализу маршрутов, по которым уральское железо перевозилось в европейскую часть России и далее на Запад. Этой теме он еще раз коснется позже, исследуя путешествие Палласа на Урал в 1770 г.<sup>36</sup>

---

<sup>30</sup> Пензин Э.А. Протоколы Сибирского обербергамта (1723–1734 гг.) как исторический источник // Историография и источниковедение. Свердловск, 1976. С. 126–139.

<sup>31</sup> Редин Д.А. Административные структуры и бюрократия Урала в эпоху Петровских реформ (западные уезды Сибирской губернии в 1711 - 1727 гг.). Екатеринбург, 2007. С. 356–392.

<sup>32</sup> Бродель Ф. Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II: в 3 ч. Коллективные судьбы и универсальные сдвиги. М., 2003. Ч. 2. 808 с.; Шоню П. Цивилизация классической Европы. Екатеринбург, 2005. 608 с.; Ле Гофф Ж. Цивилизация средневекового Запада. М., 1992. 376 с.; Ле Руа Ладюри Э. Монгайю, окситанская деревня (1294 – 1324). Екатеринбург, 2001. 544 с.

<sup>33</sup> Нольте Х.-Г. Западная и Восточная Европа перед лицом глобализации // Экономическая теория на пороге XXI века. М., 2003. С. 589–611.

<sup>34</sup> Тройцш У. Развитие русской металлургической промышленности в отражении немецкой экономической и технической литературы (1850–1900). М., 1970. С. 1–2.

<sup>35</sup> Порталь Р. Урал в XVIII веке. Социально-экономическая история. Пер. Л.Ф. Сахибгареевой, Н.Н. Реуцкой, С.А. Калугина. Уфа, 2003. 430 с.

<sup>36</sup> Кучумов И.В., Сахибгареева Л.Ф. О французских исследованиях по истории Южного Урала // Уральский исторический вестник. 2016. № 3 (52). С. 122–129; Порталь Р. Паллас на Урале. Пер. с нем. языка Н.Н. Реуцкой // Ватандаш. Уфа, 2002. № 5. С. 119–126.

Современные зарубежные исследования функционирования сети транспортных коммуникаций – больших технологических систем<sup>37</sup> – находятся на пересечении истории мобильности и истории транспортных технологий<sup>38</sup>. Переосмысление подобных подходов смещает акценты с социально-экономической истории на изучение социальной организации движения и соответствующих культурных практик. Рассматривая конфликты, противоречия, неравенство, столкновения интересов между различными акторами на локальном, региональном, национальном уровнях, исследователи стремятся понять, что определяло режимы мобильности в разные исторические периоды.

**Целью исследования** является реконструкция системы организации транспортных коммуникаций казенных заводов Урала в контексте доставки продукции в европейскую часть России. Для достижения поставленной цели были определены следующие **задачи**:

- 1) Охарактеризовать транспортную инфраструктуру казенных заводов, включающую пристани, пильные мельницы, плотбища и связывающую их дорожную сеть;
- 2) Отразить процесс строительства и подготовки судов к плаванию на казенных пристанях и плотбищах;
- 3) Выявить особенности материально-технического обеспечения судов, состава, количества и способов применения инструментов и снастей;
- 4) Изучить административные меры по подготовке, отправке и управлению судами на всем пути следования;
- 5) Проанализировать систему доставки продукции казенных заводов на пристани;
- 6) Исследовать механизмы найма кадров для комплектования команд судов;
- 7) Охарактеризовать состояние речных путей, связывающих Урал с европейской частью России.

**Методология и методы исследования.** В качестве методологической основы использованы теория модернизации и мир-системный анализ. И хотя между модернизационной и мир-системной парадигмами существовало взаимное неприятие, эволюция модернизационной теории, произошедшая после 1970-х гг. дает, на наш взгляд, возможность для непротиворечивого использования идей обеих теорий, по крайней мере, применительно к нашей теме в качестве теоретической основы. Взаимодействие миров-экономик Ф. Броделя и мир-систем (мир-экономика и мир-империи) И. Валлерстайна позволяют понять центр-периферийное взаимодействие Урала, общероссийского и европейских рынков<sup>39</sup>.

Изучение поставленной проблемы потребовало привлечения общенаучных и специальных исторических методов. Для решения задач

---

<sup>37</sup> Vleuten E., van der. Understanding Network Societies : Two Decades of Large Technical System Studies // Networking Europe Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000 / ed. E. van der Vleuten, A. Kajiser. Sagamore Beach : Science History Publ., 2006. P. 279–314.

<sup>38</sup> Merriman P., Jones R., Cresswell T. et al. Mobility : Geographies, Histories, Sociologies // Transfers : Interdisciplinary J. of Mobility Studies. 2013. Vol. 3. № 1. P. 147–165.

<sup>39</sup> Валлерстайн И. Мир-система Модерна. Вторая эпоха великой экспансии капиталистического мира-экономики, 1730–1840-е годы. М., 2016. Т. 3. С. 228–239; Бродель Ф. Время мира: материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV – XVIII вв. М., 1992. Т. 3. С. 453–455.

исследования был применен историко-системный подход. Подготовка каравана рассмотрена как система, включающая организацию доставки продукции заводов до пристаней, строительство судов, найм работников и назначение руководителей.

Для изучения казенных караванов в рамках анализа генезиса как конкретного исторического явления был применен историко-генетический метод. Караваны речных судов, ежегодно доставляющие продукцию уральских заводов, рассмотрены как уникальное явление, хотя бы в отношении количества и характера перевозимого груза, стратегической важности для интересов страны во временных интервалах доставки до столиц.

Наконец, исследуемые в диссертации проблемы социальных отношений, проявившихся в микроколлективах, обслуживавших функционирование транспортной коммуникационной сети, определили целесообразность использования антропологически ориентированных методов (в первую очередь – микроанализа).

**Источниковую базу исследования** составили опубликованные и неопубликованные документы Российского государственного архива древних актов (РГАДА) и Государственного архива Свердловской области (ГАСО).

В число опубликованных вошли: законодательные и нормативные акты, представленные манифестами, уставами, именными и сенатскими указами, собранными в первом издании Полного собрания законов Российской империи (ПСЗ) 1830 г.; Описание сибирских заводов В.И. Геннина<sup>40</sup>; ряд документов, подготовленных к публикации М.О. Акишиным<sup>41</sup>.

Основой исследования, согласно классификации исторических источников Л.Н. Пушкарева, стали письменные документальные канцелярские источники<sup>42</sup>. Это документы Ф. 24 «Уральское горное управление» (ГАСО) и Ф.271 «Берг-коллегия» (РГАДА). Этот комплекс источников представляет собой переписку Сибирского обер-бергамта (с 1734 г. Канцелярии главного заводов правления (далее КГЗП)) и Берг-коллегии (Коммерц-коллегии, Генерал-берг-директорума), доношения заводских контор и Конторы чусовских казенных пристаней, рапорты горных и военных офицеров.

Среди канцелярских документов, создающихся в целях организации подготовки отправки каравана следует выделить отчетные документы. Сведения о подготовке каравана к отправке, работе по нагрузке судов, организации команды коломенок содержатся в отчетных журналах чиновников канцелярии, ежегодно присутствующих на чусовских пристанях при отправке грузов в Москву и Петербург.

Изучить деятельность чиновников, участвующих в подготовке и управлении караваном позволили инструкции караванным управителям и многостраничные приложения к ним, которые также относятся к канцлерским источникам. Они включали сведения о местах и ценах найма работников, составе воинской команды для охраны судов, снастях, необходимых для успешного плавания.

---

<sup>40</sup> Геннин В.И. Описание Уральских и Сибирских заводов 1735. М., 1937. 681 с.

<sup>41</sup> Геннин В. Уральская переписка с Петром I и Екатериной I / Сост., вступ. Ст., коммент. М.О. Акишина. Екатеринбург, 1995. 468 с.

<sup>42</sup> Пушкарев Л.Н. Классификация русских письменных источников по отечественной истории. М., 1975. С. 262–268.

Получить сведения о караванах, организованных частными подрядчиками, позволил анализ заключенных с ними договоров и документов об организации подряда – протоколы торгов и заседаний Сибирского обер-бергамта, на которых выносилось решение о выборе подрядчика. Важнейшими источниками, позволившими реконструировать весь путь движения караванов, выступили путевые журналы караванных управителей, включающие поденную запись о плавании судов, сведения о приказах команде, взаимодействии с региональными властями. Сведения об объемах перевезенной на пристани и отправленной в караване продукции дают ведомости заводских контор и итоговые ведомости, отправляемые вместе с караванными управителями. Судебно-следственная документация представлена материалами о разбирательствах над караванными управителями, связанных с наймом беспаспортных работников, обвинениями в растрате казенных средств, утратой грузов, ненадлежащим исполнением своих обязанностей.

Важным источником для реконструкции пути движения каравана, мест расположения пристаней и пильных мельниц выступила картографическая документация, представленная как специализированными картами реки Чусовой, так и чертежами, определяющими планы заводских дач. Для составления план-схемы коломенки были использованы архивные чертежи и материалы о размерах элементов конструкции, заказываемых на пильных мельницах.

Рассмотренный комплекс исторических источников репрезентативен и позволяет решить поставленные задачи и цели исследования.

#### **Основные положения, выносимые на защиту.**

- К середине XVIII в. силами семи пристаней на Чусовой и Каме удалось наладить отправку сотен тысяч пудов продукции казенных заводов. Ресурсы, полученные от продажи металла за рубеж, окупали не только существование инфраструктуры и оплату труда работников, но включали Россию в мировой товарно-денежный обмен, делали полноправным участником европейской политики.

- На формирование пристанской транспортной инфраструктуры значительное влияние оказывали природно-географические факторы, проявляющиеся в пригодности территорий для строительства судов, хранения, дальнейшей погрузки и отправки припасов, возможности прокладки дорожной сети. Недостаток мест, пригодных для строительства пристаней и пильных мельниц, неизбежно провоцировал конкуренцию горной администрации и частных заводладельцев. Увеличение количества заводов, недостатки в местоположении уже существующих пристаней сделали поиск территорий, пригодных для строительства и загрузки судов, устройства амбаров, одной из важнейших проблем горных руководителей.

- Необходимость формирования, поддержки работоспособности и развития системы транспортных коммуникаций, превращающих Средний Урал, Екатеринбург в крупный логистический узел национального масштаба, объяснялись потребностями страны в тысячах пудов железа различных сортов, оружия, мрамора – ресурсах стратегического назначения, которые должны находиться своевременно на своих местах. Любые промедления с доставкой

продукции уральских заводов понижали обороноспособность и темпы экономического развития страны.

- Ежегодное увеличение количества построенных судов, снабжение необходимыми снастями, расчистка и прокладка дорог требовали постоянного внимания горной администрации и пристанских управителей. Поддержание транспортной инфраструктуры в работоспособном состоянии не носило сезонный характер и требовало бдительного контроля в течение всего года. Доставка заводской продукции на пристани осуществлялась главным образом приписными крестьянами с оплатой в зачет подушного оклада, использование частных подрядчиков имело незначительную долю.

- Формирование системы отправки казенных караванов прошло путь развития от отправки малых караванов в составе не более четырех судов до сложной организации в составе 30–40 судов под управлением нескольких горных чиновников и армейских офицеров. В период 1721–1731 гг. предпринималась попытка решить проблему отправки силами частных предпринимателей, но в дальнейшем караваны отправлялись силами горнозаводской администрации.

- Говоря о системе речной доставки в целом, следует признать, что главными проблемами организации доставки грузов были не технико-технологические, а социально-правовые и природно-географические факторы. Главными причинами срывов отправки караванов следует признать маловодие и недостаточно проведенные административно-подготовительные работы горных чиновников. Проблемы, возникающие во время движения каравана, были связаны с тяжелыми погодными условиями, паспортным регулированием, дефицитом рабочей силы, зимовкой в непригодных местах, вызванной опрометчивыми решениями караванного управителя, вследствие чего суда оказывались в плену льда у безлюдных берегов.

- Главной фигурой в казенном караване был караванный управитель, ведущий в ходе всего плавания путевой журнал, являющийся базовым источником для изучения пути движения казенных караванов. Срок движения каравана от года до двух лет, огромный объем работы привели к появлению помощников, чья деятельность способствовал успешному движению до Москвы и Петербурга.

- Казенный караван состоял из судов, идущих в Санкт-Петербург, Москву и однолетних судов, перевозивших особые грузы. Коломенки, плывущие в столице, составляли главный караван, суда разделялись в Нижнем Новгороде. Направляющиеся в Москву достигали цели за одну навигацию, идущие в Петербург, зимовали в Твери. Однолетние суда, после выхода в Волгу, обгоняли основной караван и достигали Петербурга до наступления заморозков.

- Значительное влияние на успешность плавания каравана оказывали как погодные условия, так и взаимодействие с региональными властями, центральными органами государственной власти. Главной проблемой, замедляющей скорость движения каравана, была сложность найма работников на суда. Ограничения, наложенные паспортной системой, порождали дефицит рабочей силы, вынуждая караваны тратить недели на пополнение команды.

- Доставка продукции осуществлялась на специализированных судах-коломенках. Необходимость двигаться как по, так и против течения, быть достаточно маневренными для прохождения извилистых участков рек, способность

поднимать свыше 6 тыс. пуд. груза и при этом проходить мелководные участки пути, достаточная прочность, чтобы перенести зимовку и весной, при минимальной подготовке, проследовать через Вышневолоцкие каналы до Петербурга, привела к наличию целого ряда особенностей конструкции и технических решений, применяемых во время навигации.

**Научная новизна исследования** состоит в проведении комплексного анализа транспортной инфраструктуры казенных заводов Урала. В научный оборот введены ранее не использованные источники. В работе исследуется роль внутренних водных путей в общественном производстве, формировании транспортно-экономических связей в региональном и общенациональном масштабах. Изучаются пространственные локации, направленность и протяженность путей, объём и структура грузопотоков, политика правительства в отношении водного транспорта, состояния речного флота и рабочих кадров.

**Теоретическая и практическая значимость.** Полученные результаты могут быть использованы в дальнейших исследованиях по социально-экономической истории Уральского региона XVIII века; будут полезны в качестве материала для написания обобщающих трудов, рассматривающих эволюцию региональной и национальной транспортной речной сети в динамике длительных исторических циклов.

**Апробация результатов исследования.** Положения и выводы диссертационного исследования были апробированы на четырех конференциях международного (Москва, 2017), всероссийского (Екатеринбург, 2018, 2020), межрегионального (Симферополь, 2016) уровней. Основные результаты исследования изложены в восьми научных публикациях автора общим объемом 4,4 п.л., в том числе в трех статьях в рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК. Основные положения диссертации обсуждались на заседаниях центра социальной истории ИИиА УрО РАН.

**Степень достоверности исследования.** Достоверность выводов исследования основывается на использовании основных принципов исторической науки (историзма, объективности и всесторонности) и применении общенаучных и специальных исторических методов исследования. Они позволили комплексно исследовать развитие речных транспортных коммуникаций казенных заводов Урала. Положения, выносимые на защиту, обоснованы материалами широкого круга архивных источников, позволивших интерпретировать известные и новые факты, обосновать выводы через сопоставление сведений из различных документов. В исследовании учтено дореволюционное, советское и современное историографическое наследие.

**Структура диссертации.** Исследование состоит из введения, трех глав, содержащих семь параграфов, заключения, списка источников и литературы, приложений.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

**Во Введении** обоснована актуальность темы, определены объект и предмет исследования, его хронологические и территориальные рамки, сформулированы цель и задачи, показана степень изученности темы, дана характеристика источников, сформулированы положения, выносимые на защиту,

определена научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы. Кроме того, обоснованы методы и методологическая основа исследования.

В первой главе «**Транспортная инфраструктура казенных заводов Урала**» отражено состояние транспортной инфраструктуры казенных металлургических заводов к концу первой половины XVIII в. Она включала в себя совокупность пристаней, дорожной сети, обеспечивающей бесперебойную поставку продукции с мануфактур и пильных мельниц, производящих необходимые компоненты для строительства судов. Плотища, расположенные близ пристаней, обеспечивали строительство коломенок в количестве, определяемом из расчета ежегодного производства заводской продукции. Ежегодное увеличение количества отправляемых товаров, построенных судов, поддержка функционирования пристаней и проходимости дорог превращали Средний Урал и Екатеринбург в мощный транспортный центр общероссийского масштаба, обеспечивающий бесперебойные поставки железа, оружия, мрамора, иных ресурсов стратегического значения.

В первом параграфе «**Казенные пристани, плотбища, пильные мельницы и их управители**» проанализированы факторы, влияющие на постройку объектов казенной водной транспортной инфраструктуры на реке Чусовой, дана оценка административному управлению на пристанях.

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, что способствовало совершенствованию системы учета продукции. Совокупность природно-географических факторов, пригодность территорий для построения судов, хранения, отправки грузов определяли удобные места для пристаней и плотбищ, вносили коррективы в дорожную сеть. Ограниченность количества мест, подходящих для постройки пристаней, неизбежно вызвало конкуренцию горной администрации и частных заводладельцев. Рост числа заводов, недостатки местоположения уже существующих к 1730 году 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 служителей. 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.

Во **втором параграфе «Доставка продукции казенных заводов на пристани»** рассмотрена система организации поставок продукции казенных металлургических заводов до чусовских пристаней, включающая в себя формирование дорожной сети, порядок распределения работ на крестьян, складирование и учет припасов на пристанях.

Прокладка и поддержание проходимости дорог горной администрацией осложнялась нехваткой специалистов и конфликтами с возчиками, не желающими использовать новые пути, которые прокладывались по укороченному маршруту, но при этом слабо учитывающими рельеф местности, что затрудняло их использование. Такое положение дел еще более накаляло социальную обстановку, ведь при расчете оплаты крестьянам власти использовали укороченный маршрут, а не фактически используемый возчиками.

Решение проблемы нехватки крестьян с подводами для транспортировки продукции путем заключения подрядов не было эффективным. Крестьяне, фактически выполняющие двойные нормы выработки, не располагали свободным временем и ресурсами, чтобы дополнительно наниматься в работы по расценкам не выше Плаката. Исключением являлась практика использования подрядчиками порозжих крестьянских подвод, возвращавшихся после доставки грузов на пристани, что позволяло, с выгодой для предпринимателей, удешевить стоимости транспортировки припасов. Сжатые зимние сроки доставки продукции, долгие переговоры с подрядчиками, юридические ограничения, не позволяющие устанавливать цену доставки выше Плаката, приводили к организации высылки приписных крестьян на работы.

Налаженная горной администрацией система организации крестьян и подрядов для возки продукции, постройки коломенок и работ по расчистке дорог позволила ежегодно перевозить огромные объемы продукции до пристаней, зачастую расположенных в десятках верст от заводов, в ограниченный зимне-весенний период. Административное управление пристанями и подготовка каравана, включающая учет привезенной продукции, проверку судов и контроль над организацией команды коломенок ложились на плечи пристанского управителя, находящегося при пристанях, плотбищах и пильных мельницах постоянно; члена Сибирского обер-бергамта (КГЗП) и караванного управителя, прибывающих к отправке судов весной. Эти администраторы несли огромную ответственность за подготовку отправки продукции уральских заводов за целый год работы, срыв поставки которой наносил ущерб экономическому развитию, обороноспособности и международному авторитету страны.

В **третьем параграфе «Строительство судов казенного каравана»** отражены особенности строительства и оснащения снастями коломенок на чусовских пристанях и плотбищах.

В караване использовались различные типы судов, основным из которых являлась коломенка. Судостроение уральского казенного каравана базировалось в районе реки Чусовой силами казенной инфраструктуры, состоящей из пильных

мельниц и плотбищ. Будучи универсальными судами, способными пройти путь от Екатеринбурга до Петербурга, коломенки требовали наличия различных типов снастей и канатов, доставка и закупка которых, привели к необходимости наличия и поддержания слаженной системы поставок.

Для успешного плавания каждое судно оснащалось снастями и припасами. В караване использовались два типа канатов — пеньковые и лышные. До 1733 г. все канаты, необходимые для плавания каравана, привозились на Чусовские пристани. После, используя опыт каравана Н.Г. Клеопина 1731 г., на каждую коломенку стали грузить только пеньковые канаты — шеймы и суки. По прибытии в Лаишево они выгружались в амбар и, по договору с Екатеринбургскими купцами, возвращающимися с Макарьевской ярмарки, отпускались на Егосихинский завод, затем зимним путем пеньковые снасти возвращались на пристани. Взамен шеймам и сукам в деревне Свинные горы закупались лышные снасти. Эти канаты использовались для опускания и подъема станового якоря во время верхового хода по Волге.

Коломенки не возвращались на Урал, что требовало ежегодного строительства значительного количества судов и повторного оснащения их всем необходимым. Организация непрерывного процесса качественной сборки и подготовки судов к отплытию служила главным условием успешной ежегодной доставки продукции уральских заводов к европейским рынкам сбыта.

**Во второй главе «Казенные караваны в европейскую часть России»** охарактеризована организация казенных караванов и установлены их управители. Ежегодное увеличение количества отправляемых судов потребовало формирования слаженной системы, которая поэтапно развивалась от отправки 3-4 судов силами воеводы, до огромных караванов, состоящих из десятков коломенок под управлением подрядчиков или горных и армейских офицеров. В течение 1721–1730 гг. поставки в столицы были организованы под управлением «компанейщиков». Позднее судами руководили караванные управители, назначаемые горными властями.

**В первом параграфе «Организация подрядного отпуска караванов 1720–1730 гг.»** проанализирована подготовка и отправка казенных караванов в 1720–1730-е годы. До 1720 года на Урале не было достаточно крупного казенного комплекса предприятий, который бы мог производить объемы продукции, сопоставимые с серединой XVIII века. Поэтому отпуск произведенного железа вполне можно было осуществить на незначительном количестве судов, не испытывая серьезной нехватки в работниках. Лощманов для сплава по Чусовой можно было заимствовать у Строгановых, чьи люди приобрели опыт доставки соли по речным системам задолго до появления первых заводов на Урале.

Увеличение объемов производства продукции побудило Сибирский обер-бергамт искать альтернативный способ организации караванов, которым стала система подряда, преобладавшая до 1731 г. В результате чего Сибирский обер-бергамт снимал с себя ответственность за поиск работников и всеми мерами пытался оградить крепостных крестьян от участия в сплаве каравана. Кроме этого, в случае заключения контракта все пошлины подрядчики платили самостоятельно. Однако к концу первой трети XVIII в. Сибирским обер-бергамтом было отдано

предпочтение отправке каравана собственными силами, т.е. под управлением казенного караванного управителя.

Денежные средства купцов-компанейщиков компенсировали затраты на разбитые суда и утонувший металл, но не позволяли дать гарантию своевременной доставки продукции в пункт назначения, что продемонстрировал караван 1730 г. К тому же Сибирский обер-бергамт не мог полностью положиться ни на одного подрядчика, важность грузов была слишком высока, поэтому власти были вынуждены предоставлять на суда целовальников, содержать охрану и унтер-офицера, постоянно наблюдавшего за ходом движения каравана.

Уступки, на которые приходилось идти горной администрации при заключении контрактов с подрядчиками, указывают на слабые места в организации транспортировки товаров и объясняют причины отказа от подрядной организации доставки продукции в 1731 г.

Во **втором параграфе «Система организации и управления казенными караванами в 30–50-е годы XVIII века»** проанализирована система подготовки и организации казенных караванов в 30–50-е годы XVIII века.

Главной фигурой в казенных караванах второй трети XVIII века был караванный управитель, отчитывающийся о своей деятельности в путевом журнале. Длительный путь каравана, разнообразие и значительный объем производимых работ привели к назначению помощников караванному управителю, взаимоотношения с которыми во многом влияли на благополучное достижение конечной точки следования. Помимо технико-технологических и природных факторов, основной причиной проблем в караване были конфликты с командой и местными администрациями. Способность караванного управителя оперативно коммуницировать и предпринимать эффективные действия для решения проблем с поиском работников, организации зимовки в непригодных местах, контролю за бурлаками следует признать главным фактором успешности каравана.

Горная администрация пыталась повысить эффективность управления, постоянно пополняя пунктами инструкции караванных управителей, используя опыт предыдущих отправок, отраженный в путевых журналах. На успешное плавание каравана решающее влияние имели как погодные условия, так и взаимодействие с региональными властями. Центральные органы государственной власти также оказывали воздействие на систему транспортировки продукции, так, указы Сената в отношении наличия печатных паспортов у крестьян, нанмававшихся в караван, создали множество проблем с поиском бурлаков для горных властей.

Главным фактором, влияющим на успех каравана, следует признать социально-правовой. В случае неумения или нежелания караванного управителя наладить эффективное взаимодействие со своими помощниками, солдатами, целовальниками, водоливами и бурлаками караван становился неуправляемым, начинались драки и грабежи местного населения, разбирательства и, как следствие, срыв всех сроков поставки. Еще более ценным было умение взаимодействовать с местными администрациями на пути следования, что позволяло быстро нанимать работников с «печатными паспортами», закупать провиант, быстро проходить каналы. Лишь немногие из горных офицеров, отправленных в караван, обладали нужными качествами, что отражают многочисленные конфликты с местными руководителями, зимовки в «пустых местах» и сопутствующие этому регулярные

проступки солдат, разлад внутри команды, доходящий до разбирательств в Тайной канцелярии.

В третьей главе «Практика организации казенных караванов» выявлены особенности движения судов от чувовских пристаней до Москвы и Санкт-Петербурга.

В первом параграфе «Организация движения казенных караванов» проанализировано оформление системы отправки казенных караванов. Вся ответственность за успешное плавание судов лежала на караванном управителе. С точки зрения состава, казенный караван можно разделить на коломенки, идущие в Санкт-Петербург, Москву и однолетние суда, транспортирующие особые грузы. Весь маршрут до Санкт-Петербурга включал движение по течению Чусовой и Камы от Чусовских пристаней до Лаишева, далее верховой ход по Волге продолжался до зимовки в Твери. После чего караваны, минуя систему каналов Вышневолоцкой водной системы, достигали Санкт-Петербурга. Развитие речной транспортной инфраструктуры Урала не имело бы смысла без формирования речных систем, дающих возможность доставки продукции до Петербурга без использования волоков.

В казенных караванах с продукцией уральских заводов путевой журнал начинал вестись с момента отбытия караванного управителя из Екатеринбурга на пристань. Впервые составление путевого журнала было поручено Н.Г. Клеопину в караване 1731 г. В задачу Н.Г. Клеопина входило подробное описание всех этапов пути для составления отчета в Берг-коллегию о мерах к улучшению караванного отправления. Результатом стало составление наиболее полного описания пути казенного каравана, прочие журналы не содержат настолько развернутых характеристик местности и условий плавания.

Анализ дат и мест остановок судов, указанных в журналах караванных управителей, позволил реконструировать путь каравана, выявить наиболее важные места стоянок, время, проведенное в плавании и простой. От Уткинской пристани до Санкт-Петербурга казенный караван проходил расстояние равное примерно 3545 верст из которых 38% пути караван двигался против течения рек: Волги и Тверцы. На основе анализа путевых журналов караванных управителей Н. Клеопина, И. Бухвалова, А. Баженова, С. Клепикова удалось установить среднее время в пути каравана от чувовских пристаней до Санкт-Петербурга – 404 дня из которых 214 караван зимовал в Твери. Движение каравана на участках пути против течения рек со всеми остановками занимало в среднем 116 дней. Преодоление самого протяженного участка пути по течению рек от чувовских пристаней до Лаишева и от Вышнего Волочка до Санкт-Петербурга, составляющего 62 % общей протяженности маршрута, занимало 74 дня, в частности, путь по Чусовой занимал не более двух недель.

Во втором параграфе «Система найма кадров для государственных караванов» выявлены места и организация найма работников в казенный караван, который имел особенности в формировании команды в зависимости от участка пути. Необходимость движения против течения по Волге приводила к обязательному применению бурлацкой тяги, в дальнейшем, при плавании по Мете, применялась конная тяга.

Маршрут до Петербурга включал в себя не менее шести пунктов найма и смены рабочей силы в караване: чусовские пристани — Егошиха — Лаишев — Нижний Новгород — Рыбная слобода — Тверь. Для сплава нанимались вольные работники с паспортами. Если вольных работников, за приемлемую плату, не удавалось найти, то привлекались приписные крестьяне. Размер оплаты для найма на участке пути от чусовских пристаней до Егошихи должен был быть не выше оплаты по Плакату 1724 г. и в дальнейшем рассчитывался, исходя из ведомостей предыдущих лет, сводные сведения из которых приобщались к инструкции караванному управителю. При этом строго воспрещалось давать цену наемщикам выше указанной, то есть значительно превышающей цену за прошлые годы. В результате, вольные работники набирались с большим трудом — они предпочитали работать на купеческих судах и в караванах частных заводчиков.

Власти Екатеринбурга набирали до Егошихи команду из приписных к заводам крестьян. Наем вольных работников, на время следования каравана по Чусовой и Каме, проводился совместно с Пермской земской конторой. Она находилась в Кунгуре. Работников нанимали по минимальной цене и размере задатка, не превышающего трети оплаты. В Лаишеве наемные работники отпускались с письменными известиями. На путь до Твери набор возлагался на чиновников горного начальства, которые находились в Казани. Часть работников в Лаишеве нанималась до Рыбной слободы, где производилась их смена на коноводов. Во всех пунктах смены команды особое внимание уделялось наличию и подлинности паспортов, контроль за которыми ужесточился указом Сената 21 мая 1743, запретившим наем работников с «письменными паспортами», необходимы были печатные, их выдавали местные администрации.

С увеличением количества судов и ужесточения паспортного регулирования для организации найма бурлаков и лоцманов к караванному управителю приставляли помощников унтер-офицеров. Их главной задачей была организация предварительного поиска работников, обеспечение минимального времени стоянки при смене команды. В целом, самой частой причиной потери времени и опоздания к местам зимовки – Твери или Вышний Волочек, следует признать слабую организацию найма рабочей силы. Зачастую караваны тратили недели на поиск работников. Меры по борьбе с беспаспортными и беглыми значительно усложнили поиск бурлаков, и ужесточили конкуренцию с частными предпринимателями, которые не были скованы жесткими ограничениями в назначении цены при найме.

**В Заключении** подведены основные итоги исследования.

Главными составляющими, обеспечивающими транспортные коммуникации Урала и европейской части России, являются сухопутные и речные пути сообщения. При этом реализовать перевозки больших объемов грузов в рассматриваемый период возможно только в рамках речной сети. Для формирования системы речных транспортных коммуникаций были построены пристани, плотбища и пильные мельницы.

В результате проведенного анализа удалось выделить этапы формирования системы отправки караванов в первой половине XVIII в. В 1702–1720 гг. осуществлялась отправка «малых караванов» силами губернской администрации. В 1721–1731 гг. была предпринята попытка решить проблемы,

связанные с доставкой силами частных предпринимателей при помощи подрядов. В дальнейшем был осуществлен окончательный переход на отправку караванов силами горнозаводской администрации, назначаемых Сибирским обер-бергамтом караванных управителей.

Всю совокупность работ по доставке продукции уральских заводов до российских столиц и иных мест целесообразно разделить на два этапа. Первый – подготовительный – включает работы, к которым следует отнести поддержание в работоспособном состоянии транспортной инфраструктуры заводов, организацию доставки продукции на пристани, строительство судов, их загрузку на пристани и иные меры, предпринимаемые Берг-коллегией и уральской горной администрацией в Екатеринбурге до отплытия каравана от чувоских пристаней. Второй этап – судоходный – характеризуется организацией управления караваном в период плавания по рекам – остановки для перегрузки и зимовки, найм работников по пути следования, руководство командой коломенок, все действия необходимые для охраны судов в пути.

Для организации отправки каравана на пристань назначался обер-офицер Сибирского обер-бергамта. В его задачи входили: проверка качества коломенок, замер уровня воды, организация найма людей в караван. Затем ему надлежало последовать с караваном до Васильева луга и вернуться в Екатеринбург. Ошибки в подготовительных работах были одними из основных причин неудач отправки караванов 1729 и 1743 гг. Позднее прибытие офицера на пристань в документах уральской горной администрации значилось в числе главных «оплошек».

Подготовка каравана длилась в течение всего года: для судов была необходима заготовка леса, распиловка на пильных мельницах, дальнейшее строительство. Крестьян требовалось распределить к вывозке продукции с заводов. Коломенки нуждались в оснащении снастями, требовалось организовать закупку и доставку канатов, конопатки и смолы. Для эффективного управления следовало назначить способного караванного управителя, достаточно надежного, чтобы доверить ему результат годовой работы всех казенных заводов, найти надежных сплавщиков, здоровых бурлаков. Для охраны груза и обеспечения безопасности во время плавания назначалась военная команда, которая была главной опорой в управлении судами караванным управителем. Фактически солдат на каждой из коломенок был наблюдателем и проводником воли руководителя каравана.

Проходя огромный путь через всю страну, караваны служили связующей нитью, объединяющий Уральский регион с центральной Россией. Чиновники в Петербурге получали реальное представление о масштабах мануфактурного производства на далеком Урале с центром в Екатеринбурге, только увидев огромные коломенки, загруженные тысячами пудов листового железа и месяцами ожидающих разгрузки на Неве. Центр-периферийное взаимодействие между Уралом и Петербургом, Россией и Европой, стимулировало трансформацию Урала в экономический центр общенационального и международного масштаба.

Особое внимание уделено коломенкам и иным судам, совокупность которых и является караваном. Для их постройки требовалась организация плотбищ и пильных мельниц, поиск мастеров способных в сжатые сроки построить универсальное судно, готовое перевозить огромные объемы грузов, иметь пространство для жизни команды, выдержать двухгодичную навигацию, зимовку,

быть достаточно маневренным для движения по течению и крепким для плавания «завозом». Совокупность пристанского хозяйства представлена в процессе его формирования и развития, для чего установлены даты и обстоятельства постройки каждой из казенных пристаней, учтены все пристанские управители, исследованы их биографии и обстоятельства назначения их на должность.

Экономические и политические преимущества, получаемые от продажи доставленного в уральских караванах железа, после победы в Северной войне стали главной причиной существования и совершенствования водной транспортной инфраструктуры в уральском регионе. К первой половине XVIII в. горнозаводской Урал с центром в Екатеринбурге трансформировался в мощный транспортный узел национального масштаба, который ежегодно концентрировал к весеннему сплаву на чувоских пристанях продукцию всех казенных заводов. Караваны, транспортируя огромные объемы грузов для обеспечения внутреннего потребления и продажи за границу, послужили одним из главнейших механизмов интеграции Урала и Сибири в транспортную систему России.

### **ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

#### **Статьи, опубликованные в рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных ВАК РФ и Аттестационным советом УрФУ:**

1. Уланов К.А. Транспортная инфраструктура казенных заводов Урала первой трети XVIII в. / К.А. Уланов // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. – 2019. – № 2. – С. 45–55 (0,9 п. л.).
2. Уланов К.А. Казенные караваны уральских заводов первой трети XVIII века / К.А. Уланов // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: История. Политология. Социология. – 2019. – № 3. – С. 104–108 (0,5 п. л.).
3. Уланов К.А. Доставка продукции уральских казенных заводов в европейскую часть России в первой половине XVIII века / К.А. Уланов // Вестник гуманитарного образования. – 2020. – № 1 (17). – С. 48–63 (1,6 п. л.).

#### **Статьи в научных журналах, сборниках научных трудов и материалах конференций:**

1. Уланов К.А. Документ об отправке железа с уральских заводов по реке Чусовой в 1729 г. / К.А. Уланов // Документ в современном обществе: материалы II межрегиональной научно-практической конференции КФУ. – Симферополь : 2016. – С. 176–179 (0,2 п. л.).
2. Уланов К.А. Казенный караван 1753 года: подготовка к отплытию / К.А. Уланов // Документ. Архив. История. Современность: сборник научных трудов. – Екатеринбург : 2017. – Выпуск 17. – С. 71–77 (0,3 п. л.).
3. Уланов К.А. Документы о доставке продукции уральских казенных заводов на пристани в середине XVIII века / К.А. Уланов // Управление документацией: прошлое, настоящее и будущее: сборник материалов III международной научно-практической конференции, посвященной памяти профессора Т.В. Кузнецовой. – Москва : 2017. – С. 318–323 (0,2 п. л.).

4. Уланов К.А. Контракт 1730 г. на подряд доставки продукции казенных уральских заводов в регионы России / К.А. Уланов // Документ. Архив. История. Современность. Материалы VII всероссийской научно-практической конференции с международным участием – Екатеринбург : 2018. – С. 341–345 (0,3 п. л.).

5. Уланов К.А. Путевой журнал Никифора Клеопина как источник по истории сплава казенных караванов по Чусовой первой половины XVIII в. / К.А. Уланов // Документальное наследие и историческая наука: материалы Уральского историко-архивного форума, посвященного 50-летию историко-архивной специальности в Уральском университете. – Екатеринбург : 2020. – С. 717–722 (0,4 п. л.).