

Федерации // 75 лет Пакту Рериха : материалы междунар. конф. М. : Мастер-Банк, 2011. С. 317–336.

Переслегин Н. В. История становления и развития органов охраны архитектурного наследия Москвы в контексте их взаимодействия с обществом в советский период (1917–1991) : дис. ... канд. архитектуры. М., 2015.

Слукин В. М. Вознесенская горка // Изв. Урал. гос. ун-та. 1998. № 9. С. 101–113.

Союрова А. В. Охрана памятников истории и культуры на Севере Западной Сибири в 1917–1991 гг. (по материалам Ханты-Мансийского автономного округа – Югры) : дис. ... канд. историч. наук. Екатеринбург, 2015.

Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). Ф. 250. Свердловское областное отделение Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры.

УДК 94(470.5).05/.065(093):33

К. А. Уланов

ЖУРНАЛЫ УПРАВИТЕЛЕЙ КАЗЕННЫХ КАРАВАНОВ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XVIII В.¹

Рассматриваются путевые журналы караванных управителей казенных караванов с продукцией уральских заводов, следующих в Москву и Санкт-Петербург в первой половине XVIII века. Журналы могут выступать основой для реконструкции пути следования караванов, порядка найма работников, служить источником информации для сравнения основных характеристик караванов.

Ключевые слова: Урал, караван, Чусовая, коломенка, пристань, караванный управитель

Важнейшими источниками, позволившими реконструировать весь путь движения казенных караванов, выступили путевые журналы караванных управителей, включающие поденную запись о плавании судов, сведения о приказах команде, взаимодействии с региональными властями. В статье ставится цель показать информационный потенциал путевых журналов, продемонстрировать, насколько сведения, зафиксированные в них, пригодны для реконструкции пути следования судов в Москву и Санкт-Петербург.

Путевые журналы караванных управителей уральских казенных караванов хранятся в Государственном архиве Свердловской обла-

¹ Статья подготовлена при поддержке гранта РФФИ № 20-18-00233 «Екатеринбург в 1733 г.: историко-антропологическая и архитектурно-пространственная реконструкция».

сти (ГАСО) в фонде 24 «Уральское горное управление». Большинство журналов сформированы в отдельные дела [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 330; оп. 2, д. 1826; 1829; 1833; 1834; 1835], однако часть журналов включены в состав дел, заголовки которых никак не указывает на их наличие [Там же, оп. 1, д. 779, л. 143 об. – 209; д. 348, л. 377–415 об.], что затрудняет поиск журналов среди множества иных документов. Журналы караванных управителей представляют собой поденную запись в виде таблицы из двух граф, в первой из которых указывалась дата, во второй – краткий перечень событий, произошедших за день.



Рис. 1. Фрагмент путевого журнала караванного управителя Никифора Клеопина (ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 330, л. 1).

Журналами (юрналами, диурналами) в России с конца XVII в. называли разные по своему целевому назначению источники. В составленном по распоряжению Петра I словаре иностранных слов, входивших в русскую речь, «юрнал» определялся как «поденная записка всяких случаев» [см.: Лексикон, 1948, с. 65]. Это название стали носить и военные «юрналы», которые нередко сам Петр I и его современники называли «диариушем» («диарушем»), «денными записками», «повседневными записками», которые были не личными дневниками, а официальными отчетными документами, составленными в походных канцеляриях [Майкова, 1969, с. 370]. Обязательное ведение корабельных журналов было установлено в 1702 г. Записки в них велись в хронологическом порядке с указанием даты, а иногда и точного времени [Чекунова, 2011, с. 318].

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 1730–1731 гг. 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. Сведения в журнал вносил подьячий, определенный в караван. Все записи составлены в третьем лице – «караванный управитель приказал», «Н. Г. Клеопину учинил великую обиду», «караванный управитель велел записать».

Последующие путевые журналы менее подробны и содержат подневные записи о местах остановки каравана и кратко передают распоряжения, отданные караванным управителем. Записи велись ежедневно и обязательно включали место ночевки каравана, в случае отсутствия населенного пункта указывалось – «пустое место». Проблемы случались не ежедневно, поэтому журналы содержат множество повторяющихся записей отражающих состояние погоды – «ясная», «великий дождь», «с утра до вечера погода была солнечная», «в ночи погода была тихая со студеным воздухом» и т. п. и однотипных фраз, отражающих порядок и здоровье работников на караване – «все благополучно», «при коломенках² больных, беглых и умерших нет» и т. п. Главной задачей журналов была контрольная функция, они предоставлялись в Сибирский обер-бергамт и фактически служили основным источником по оценке действий караванного управителя.

Поэтому журналы не содержат критики деятельности караванного управителя. В них подробно отражены наказания провинившихся членов команды с указанием их проступков, например, солдат за пьянство. Однако журналы все же передают основные проблемы, с которыми сталкивался караван. Караванные управители подробно записывали сведения о своих конфликтах с региональными администрациями, указывали на причины своих действий и оправдывали решения, приведшие к остановке судов. Информацию в журналах возможно верифицировать, используя сведения иных источников. Серьезные ошибки управителя – погромы в местах остановки или полное затопление судна без возможности ремонта – приводили к длительным разбирательствам. Подобные случаи подвергались тщательной проверке со стороны Берг-коллегии и Сибирского обер-бергамта, многократно уточнялись и упоминались в рапортах, доноше-

² Коломенка – речная самоходная беспалубная барка. Коломенки широко использовались с XVI по XIX вв. на реках Каме и Чусовой для перевозки хлеба и металлопродукции.

ниях и указах, что позволяет достаточно полно восстановить картину событий и выявить возможные искажения информации в журналах.

Ведение путевого журнала было закреплено за караванным управителем. Поэтому, когда он по какой-либо причине покидал караван, то записи обрывались, что не позволяет полностью реконструировать движение некоторых караванов. Так случилось в караване 1744–1745 гг., когда В. Глазов убыл в Москву с требованием доставки судов подрядом и сложил с себя обязанности управителя. В караване 1748–1749 гг. управитель С. Клепиков был взят под стражу и доставлен в Москву. На его место был отправлен берг-пробирер А. Дунилов, который стал вести свой журнал. Примечательно, что после возвращения в караван С. Клепикова в Касимове записи в его журнале возобновились.

Не все журналы, которые велись караванными управителями, описывали путь судов. Так, караванный управитель В. Глазов, вернувшись из отпуска «в дом свой», прибыл в Петербург 27 февраля 1746 г. к своей команде, которая продолжала передавать иностранным купцам железо из каравана 1744–1745 гг. Он был направлен на помощь гитен-фервальтеру Алексею Калачеву, который руководил одной из частей каравана 1746–1747 гг. караванного управителя С. Саполовского. Прибыв, В. Глазов принял у Калачева расчетные книги и приступил к передаче железа английским купцам. Записи, которые он вел, получили название «Журнал о обстоятельстве отправления казенного с сибирским железом и протчими припасы каравана 1746 году», но фактически они не содержат информации о движении каравана и посвящены организации передачи припасов и охране судов в Петербурге [ГАСО, ф. 24, оп. 2, д. 1831].

Приведем даты прибытия и отбытия из основных мест остановок судов указанных в неполных журналах В. Глазова 1744–1745 гг. и С. Клепикова 1748–1749 гг. (табл. 1). Обрывочность сведений после достижения Нижнего Новгорода, где происходило разделение судов на следующие в Петербург и Москву, не позволяет использовать эти журналы для полного сравнения пути с прочими караванами. Однако содержащаяся в них информация все же может представлять интерес для реконструкции обстоятельств плавания судов по Чусовой, Каме, участке Волги от впадения в нее Оки и до Лаишева.

Таблица 1.

*Даты прибытия и убытия казенных караванов
1744–1745 гг. и 1748–1749 гг.*

Место остановки	Река	Караван 1744–1745 гг.		Караван 1748–1749 гг.	
		прибыл	отбыл	прибыл	отбыл
Уткинская пристань	Чусовая	–	09.04.1744	–	24.04.1748
Ягошиха	Кама	22.04.1744	29.04.1744	01.05.1748	08.05.1748
Лаишево	Кама	07.05.1744	22.05.1744	22.05.1748	02.06.1748
Нижний Новгород	Волга	16.06.1744	16.07.1744	20.07.1748	08.06.1749
Рыбная слобода	Волга	24.08.1744	12.09.1744	–	–

Сост. по: [Там же, д. 1829; 1833].

Помимо путевых журналов, инструкциями караванным управителям вменялось в обязанность заполнять расходные книги и журнал входящих и исходящих документов [Там же, д. 1832]. Ведение расходных книг перекладывалось на помощников, так в караване 1731–1732 гг. расходные книги находились у лейб-гвардии сержанта И. Сикорского, осуществлявшего управление военной командой. В 1750-х гг. регистрацию входящих и исходящих документов стали вести в путевых журналах, включая сведения о документах в поденную запись.

Анализ дат и мест остановок судов, указанных в журналах караванных управителей, позволяет 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 3 545 верстам³ из которых 38 % пути караван двигался против течения рек Волги и Тверцы⁴. На основе анализа путевых журналов караванных управителей Н. Клеопина [Там же, оп. 1, д. 330], И. Бухвалова [Там же, д. 348, л. 377–415 об.], А. Баженова [Там же, оп. 2, д. 1826], С. Клепикова [Там же, д. 1833] удалось установить среднее время в пути каравана от чусовских пристаней до Санкт-Петербурга – 404 дня, из которых 214 дней 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

³ 1 верста = 1,067 километра.

⁴ Измерение расстояния по рекам произведено при помощи онлайн сервиса построения маршрутов BRouter web client URL: <https://brouter.de/brouter-web/#map=6/54.387/10.371/1021&profile=river> (дата обращения: 26.01.2020).

рек от чувоских 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. Сводная таблица с датами прибытия и отбытия в ключевые места на пути следования караванов 1731, 1732, 1742, 1749, 1751 годов представлена в Прилож. 1. Таблица с расчетом времени, затраченным на путь и стоянки, представлена в Прилож. 2.

Анализируя сведения о движении караванов, необходимо учитывать, что плавание караванов происходило только в дневное время суток, ежедневно суда останавливались на ночевку. Поэтому при подсчете времени стоянки учтены только дни, когда коломенки останавливались на целый день и более. Наиболее частой причиной для остановок служил наем работников в местах, обозначенных в инструкциях караванным управителям. Во время плавания караван делился на несколько частей; в результате различных обстоятельств единичные коломенки могли отставать от основной группы судов, что не приводило к остановке всего каравана. По этой причине время простаивания отдельных судов в результате чрезвычайных ситуаций также не учитывалось. Наибольшее время стоянки приходилось на зимовку в Твери или Вышнем Волочке, не менее месяца уходило на наем работников в Лаишеве, Нижнем Новгороде, Рыбной слободе.

Таким образом, журналы караванных управителей являются уникальным источником, с помощью которого можно реконструировать весь путь каравана с момента прибытия караванного управителя на Уткинскую пристань и до передачи продукции английским купцам в Петербурге. Совместив сведения о местах и продолжительности остановок различных караванов, можно судить о скорости прохождения коломенками отрезков пути. В результате сопоставления полученных сведений возможно дать оценку правильности решений, принятых караванными управителями, охарактеризовать причины остановок и неудач в караване, выявить наиболее успешные и провальные караваны.

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

Лексикон вокабулам новым по алфавиту // Обнорский С. П., Бархударов С. Г. Хрестоматия по истории русского языка: в 2 ч. Ч. 2. Вып. 2. М.: Учпедгиз, 1948.

Майкова Т. С. Военные «журналы» петровского времени // Вопросы военной истории России XVIII и первой половины XIX веков. М.: Наука, 1969.

Чекунова А. Е. Журнал секретной Нерчинской экспедиции (1754–1758 гг.) // Когнитивная история: концепция – методы – исследовательские практики: чтения памяти профессора Ольги Михайловны Медушевской. М.: РГГУ, 2011.

Приложение 1.

Место остановки	Река	Караван 1731–1732 гг.		Караван 1732–1733 гг.	
		прибыл	отбыл	прибыл	отбыл
Уткинская пристань	Чусовая	–	15.04.1731	–	16.04.1732
Ягошиха	Кама	26.04.1731	30.04.1731	02.05.1732	06.05.1732
Лаишево	Кама	14.05.1731	02.06.1731	21.05.1732	30.05.1732
Нижний Новгород	Волга	06.07.1731	24.07.1731	27.06.1732	07.07.1732
Рыбная слобода	Волга	14.08.1731	30.08.1731	26.07.1732	27.07.1732
Тверь	Волга, Тверца	22.09.1731	27.04.1732	01.09.1732	8.10.1732
Вышний Волочек	Тверца, Цна	30.04.1732	03.05.1732	21.10.1732	18.05.1733
Великий Новгород	Волхов	26.05.1732	29.05.1732	27.05.1733	30.05.1733
Новая Ладога	Волхов	05.06.1732	09.06.1732	02.06.1733	06.06.1733
Шлиссельбург	Ладожский канал	14.06.1732	15.06.1732	09.06.1733	10.06.1733
Санкт-Петербург	Нева	17.06.1732	–	13.06.1733	–

Сост. по: ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 330; д. 384, л. 377–415 об.; оп. 2, д. 1826; д. 1834; д. 1835.

Даты прибытия и убытия казенных караванов 1730–1750 гг.

Караван 1742–1743 гг.		Караван 1749–1750 гг.		Караван 1751–1752 гг.	
прибыл	отбыл	прибыл	отбыл	прибыл	отбыл
–	19.04.1742	–	21.04.1749	–	09.04.1751
30.04.1742	07.05.1742	26.04.1749	02.05.1749	17.04.1751	29.04.1751
15.05.1742	05.06.1742	17.05.1749	23.06.1749	09.05.1751	20.05.1751
10.07.1742	23.07.1742	04.07.1749	20.07.1749	21.06.1751	10.07.1751
17.08.1742	28.09.1742	21.08.1749	10.09.1749	30.07.1751	20.08.1751
24.10.1742	07.04.1743	02.10.1749	01.04.1750	21.09.1751	06.04.1752
23.04.1743	24.04.1743	08.04.1750	11.04.1750	27.04.1752	29.04.1752
05.05.1743	13.05.1743	27.04.1750	02.05.1750	14.05.1752	23.05.1752
14.05.1743	15.05.1743	07.05.1750	08.05.1750	27.05.1752	29.05.1752
19.05.1743	21.05.1743	13.05.1750	14.05.1750	02.06.1752	03.06.1752
21.05.1743	–	15.05.1750	–	05.06.1752	–

Приложение 2. Время, затраченное на путь и стоянки казенными караванами (дней)

Место остановки	Река	Даты караванов											
		1731–1732		1732–1733.		1742–1743		1749–1750		1751–1752			
		путь	стоянка	путь	стоянка	путь	стоянка	путь	стоянка	путь	стоянка		
Уткинская пристань	Чусовая	11	0	16	0	11	0	5	0	8	0		
Ягошиха	Кама	14	4	15	4	8	7	15	6	10	12		
Лаишево	Кама	34	19	28	9	35	21	11	37	32	11		
Нижний Новгород	Волга	21	18	19	10	25	13	32	16	20	19		
Рыбная слобода	Волга	23	16	36	1	26	42	22	20	32	21		
Тверь	Волга, Тверца	3	218	13	37	16	165	7	181	21	198		
Вышний Волочек	Тверца, Цна	23	3	9	209	11	1	16	3	15	2		
Великий Новгород	Волхов	7	3	3	3	1	8	5	5	4	9		
Новая Ладога	Волхов	5	4	3	4	4	1	5	1	4	2		
Шлиссельбург	Ладужский канал	2	1	3	1	0	2	1	1	2	1		
Санкт-Петербург	Нева	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Время плавания/стоянки		143	286	145	278	137	260	119	270	148	275		
Время в пути		429		423		397		389		423			

Сост. автором на основе таблицы Приложения 1.