

**БОГАТЫРЕВ ЭДУАРД ДМИТРИЕВИЧ**  
д.и.н., профессор кафедры истории России, Мордовский  
государственный университет (Саранск, Россия)  
E-mail: *edbog@mail.ru*

## **ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА КАЗЕННОЙ ПОТАШНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ В УСЛОВИЯХ МОДЕРНИЗАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ КОНЦА XVII — ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XVIII ВЕКА**

УДК 94:338(470+571)«17»

В статье рассматривается организация системы доставки поташа, произведенного на казенных предприятиях, с мест производства к пунктам продажи, обеспечивавшей своевременную и наименее затратную транспортировку. Определены факторы, обеспечивавшие выбор того или иного решения в отдельные временные отрезки; рассмотрены возникающие логистические проблемы и установлены пути их решения, что дает представление о приоритетах правительства в данной сфере.

Ключевые слова: *Россия, XVII–XVIII вв., казенная поташная промышленность, транспортная логистика*

Возникнув в конце XVII в., казенная поташная промышленность играла заметную роль в экономике России в первой половине XVIII в., являясь одним из важных источников поступления валюты в казну. Такое положение определялось рядом факторов: достаточно устойчивым спросом и высокой ценой на поташ на внешнем рынке; технологической простотой производства; наличием огромных запасов леса, служившего источником крайне дешевого сырья, а также людских ресурсов, находившихся в распоряжении государства. Поэтому для увеличения получаемой прибыли достаточно большое внимание уделялось вопросам организации производства и реализации поташа<sup>1</sup>. В то же время, изначально

<sup>1</sup> Богатырев Э.Д. Казенная поташная промышленность России в конце XVII — первой половине XVIII века. Саранск, 2001; Богатырев Э.Д., Першин С.В. Приписное крестьянство мордовского края в контексте развития казенной поташной промышленности России // Вестник Чувашского университета. 2006. № 6. С. 17–22; Богатырев Э.Д. Казенная поташная промышленность России в

ориентируясь на экспорт поташа за рубеж, российское правительство должно было наладить систему доставки произведенной продукции с мест производства к пунктам продажи, обеспечивавшую своевременную и наименее затратную транспортировку.

Весь поташ поставлялся в западноевропейские страны, преимущественно в Англию и Голландию. В конце XVII в. в условиях отсутствия выхода к Балтийскому морю единственным портом, через который осуществлялась торговля с Западной Европой, являлся Архангельск. Именно туда следовало доставлять изготовленный на казенных гартах поташ. В условиях разветвленной гидросистемы в России наиболее дешевым видом транспорта являлись речные суда, но рек, напрямую связывающих Среднее Поволжье, где сформировался центр казенной поташной промышленности, с Архангельском, нет. Поэтому наиболее эффективной была признана доставка поташа по суше до Вологды, а далее он транспортировался до Архангельска по Северной Двине.

Плохое состояние дорог затрудняло перевозку грузов по суше в летний период. Предпочтительно было производить транспортировку зимой на санных. Дополнительным плюсом этого было то, что работы на гартах заканчивались поздно осенью, и зимой можно было забрать весь произведенный в течение сезона поташ. Кроме того, зимой крестьяне были гораздо менее загружены работой и можно было тем или иным способом привлекать их к перевозке поташа.

Именно такой порядок доставки поташа в Архангельск установило российское правительство в конце XVII в. В разные годы стоимость его провоза до Вологды была различной. Так, в 1680 г. провоз 466 бочек (весом без дерева 1 494 берковца 6 пудов) обошелся казне в 817 руб. 21 коп. Провоз одной бочки стоил, следовательно, 1 руб. 75 коп., одного берковца — 55 коп. В 1683 г. за провоз 858 бочек чистым весом 2 895 берковцев 4 пуда было заплачено 1 410 руб. 29 коп. (за бочку — 1 руб. 64 коп., за берковец — 48 коп.). В 1684 г.

---

условиях модернизационных процессов первой половины XVIII века: основные тенденции развития // Экономическая история. 2010. № 4. С. 27–36; Он же. Деятельность российского правительства в конкурентной борьбе на внешнем рынке в первой половине XVIII века (на примере экспорта казенного поташа) // Экономическая история. 2013. № 3 (22). С. 45–51.

провоз одного берковца поташа стоил 50 коп.<sup>2</sup>. То, что ежегодно стоимость провоза единицы продукции различалась, свидетельствует о том, что в то время доставка поташа от гартов до Вологды осуществлялась подрядом: желающие предлагали свои условия, и с тем, чья цена была наиболее низкой, заключался договор.

Такой подход, судя по всему, действовал и в начале XVIII в., но затем после создания в 1707 г. Починковской поташной конторы он несколько изменился. Так, в 1708 г. отвоз поташа в Вологду осуществлялся дворцовыми крестьянами Вадской и Сергачской волостей с зачетом им в счет выплаты оброчных денег по два рубля за бочку<sup>3</sup> (средний вес бочки был более 30 пудов, поэтому для перевозки каждой бочки требовалась отдельная подвода). Всего в этом году с будных станов было отправлено 818 бочек поташа. В 1716 г. для вывоза поташа в Вологду были взяты 506 крестьянских подвод также с зачетом в счет оброчных денег по 2 руб. за подводу<sup>4</sup>. По сравнению с концом предыдущего столетия оплата провоза поташа возросла, но возложение обязанностей по его доставке на дворцовых крестьян говорит о том, что в то время рыночная стоимость этой услуги возросла еще больше. Объяснить такое решение можно лишь стремлением руководства поташной конторы сократить расходы на транспортировку путем принудительного использования труда приписных крестьян.

В 1721 г. из-за значительной удаленности Архангельска от Санкт-Петербурга, в котором располагалась Коммерц-коллегия, а также раннего завершения периода навигации на Белом море возникла затруднительная ситуация с продажей поташа. Для более оперативного решения возникающих вопросов между Коммерц-колlegией и купцами было решено с 1722 г. осуществлять продажу поташа за границу не через Архангельск, а через Санкт-Петербург<sup>5</sup>.

Согласно указу, весь изготовленный в 1721 г. на починковских поташных заводах поташ — 593 бочки весом 1 891 берковец 5 пудов — был отправлен в начале 1722 г. в Санкт-Петербург<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 1084. Л. 18об., 21.

<sup>3</sup> Там же. Ф. 1091. Оп. 3. Д. 6. Л. 66.

<sup>4</sup> Там же. Ф. 276. Оп. 1. Ч. 1. Д. 1084. Л. 55.

<sup>5</sup> Там же. Д. 1065. Л. 316.

<sup>6</sup> Там же. Л. 232об.

Кроме того, в этом же году сюда было отправлено со Свяжского Меминского гарта еще 86 бочек поташа весом 2 733 пуда 34 фунта. По справке в Коммерц-коллегию, в 1726 г. «за провоз зделанного в 725 году поташа до Москвы зачтено в оброк починковских волостей крестьяном по 2 рубля по 90½ копеек, а от Москвы до Санкт-Питербурха по подрядной цене по 5 рублей по 40 копеек з бочки»<sup>7</sup>. Таким образом, транспортировка продукции с места производства до Санкт-Петербурга осуществлялась только по суше и соответственно обходилась казне гораздо дороже, чем до Архангельска, в результате чего увеличилась и себестоимость поташа. Так, если «истинная цена» берковца поташа, доставленного в 1721 г. в Архангельск, равнялась 3 руб. 60½ коп., то в 1722 г. в Санкт-Петербурге она составила 5 руб. 25½ коп.<sup>8</sup> В то же время принципы, на которых строилась доставка, остались прежними: до Москвы ее осуществляли в зачет оброка приписные к поташной конторе крестьяне, а дальше отвозили по подрядной цене (несмотря на то, что доставка силами приписных крестьян была дешевле, скорее всего, их длительная отлучка от мест жительства была признана нерациональной).

Повышение расходов на транспортировку снижало получаемую казной прибыль, поэтому в 1728 г. было принято решение возобновить продажу поташа через Архангельск. В этом году изготовлено было 990 бочек поташа весом 2 970 берковцев, весь он был отправлен для продажи через Вологду в Архангельск. Провоз до Вологды осуществлялся в это время подрядом и обошелся казне в 3 548 руб. 42½ коп.<sup>9</sup> (около 3 руб. 59 коп. за бочку). В следующем году было произведено 1 553 бочки поташа весом 4 659 берковцев, за доставку которого к Вологде подрядчикам было заплачено 4 978 руб. 29 коп.<sup>10</sup> — в среднем по 3 руб. 20 коп. за бочку. В 1730 г. произведено было 1 645 бочек поташа весом 4 935 берковцев, провоз которого до Вологды осуществлялся по-прежнему подрядчиками и обошелся казне в 4 133 руб. 81½ коп.<sup>11</sup> (одной бочки — 2 руб.

<sup>7</sup> Там же. Ф. 1091. Оп. 3. Д. 61. Л. 31–31об.

<sup>8</sup> Там же. Ф. 19. Оп. 1. Д. 225. Л. 245.

<sup>9</sup> Там же. Ф. 276. Оп. 1. Ч. 1. Д. 1084. Л. 63.

<sup>10</sup> Там же. Л. 68–69.

<sup>11</sup> Там же. Л. 71об.–72.

66 коп.). Доставка изготовленного в 1731 и 1732 гг. поташа в Вологду обошлась казне соответственно в 2 823 руб. 93<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. и 2 893 руб. 89 коп.<sup>12</sup>, одной бочки—2 руб. 44<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. и 2 руб. 38 коп.

В 1733 г. в связи с резким увеличением объема производства, всего было изготовлено 2 030 бочек хорошего крупного поташа и 289 бочек мелкого (рума), поташ отправлялся для продажи в как в Архангельск, так и в Санкт-Петербург. Из общего числа поташа 1 015 бочек весом 3 045 берковцев было отвезено в Вологду, 1 035 бочек весом 3 105 берковцев—в Москву. За провоз его было зачтено крестьянам и заплачено подрядчикам: до Вологды—2 280 руб. 46 коп. (в среднем по 2 руб. 24<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. за бочку), до Москвы—2 267 руб. 36 коп. (в среднем 2 руб. 19 коп. за бочку)<sup>13</sup>.

В следующем 1734 г., в связи с заключением пятилетнего договора на покупку с купцами Шифнером и Вульфом, поташ доставлялся только в Архангельск. В этом же году был изменен порядок оплаты доставки поташа до Вологды. Согласно указу Коммерц-коллегии велено было засчитывать «подрядчиком, и волостным, и приписным крестьяном в платеж чetyрегривенных денег» за провоз поташа «от поташных заводов до Вологды по деньге за версту за подводу»<sup>14</sup>. Всего же за доставку 2 193 бочек крупного поташа и 181 бочки рума общим весом 7 122 берковца было зачтено 6 067 руб. 70 коп.<sup>15</sup>, в среднем за бочку—2 руб. 55<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп.

Подобный подход к оплате доставки поташа до Вологды действовал вплоть до свертывания крупномасштабного производства поташа в середине 1740-х гг. Но если при введении он сопровождался увеличением оплаты данной услуги (как было показано выше, стоимость доставки одной бочки подрядчиками в предыдущие годы была несколько ниже), то затем рыночная цена транспортировки значительно увеличилась. В представленном в Коммерц-коллегию в 1740-х гг. докладе отмечалось, что исходя из установленной указом 1734 г. цены в итоге стоимость доставки поташа в Вологду с дальних гартов равнялась трем с небольшим

<sup>12</sup> Там же. Л. 77, 81об.

<sup>13</sup> Там же. Ф. 276. Оп. 1. Ч. 1. Д. 1084. Л. 85–88.

<sup>14</sup> Там же. Л. 93.

<sup>15</sup> Там же.

рублям, в то время как вольный подрядчик взял бы за это не менее 5 руб. с ближних гартов, и 6–7 руб. с дальних<sup>16</sup>. Поскольку в связи с этим желающих получить подряд на отвоз поташа не стало, то эта обязанность опять была возложена на приписных к Починковской поташной конторе крестьян «в неволю».

Что же касается транспортировки поташа от Вологды до Архангельска, то мы не знаем, кем и по какой цене она осуществлялась до 1728 г., когда ею стала заниматься вдова голландского купца Екатерина Ивановна Гоутман, получая по 17 руб. 75 коп. с 1 000 пудов поташа<sup>17</sup>. На подобных условиях она доставляла поташ на речных судах в Архангельск (где они разбирались и продавались на дерево) достаточно долгое время. Последний заключенный с ней в 1737 г. контракт предусматривал, что на этих же условиях она будет осуществлять доставку поташа в Архангельск еще три года — с 1738 по 1740 г. Но 15 ноября 1739 г. вдова заявила, что после окончания этого контракта ей «впредь отвозить поташ дешевле, чем за 20 рублей с 1 000 пудов невозможно», так как, по ее утверждению, возросла плата рабочим, которых сманивали другие купцы<sup>18</sup>. А при условии заключения с ней контракта еще на четыре года она требовала кроме этой суммы надбавки в размере 100 руб.<sup>19</sup>

Коммерц-коллегию предложенные «Гоутманшей» условия не устроили, и по ее приказу в 1740 г. в Москве, Архангельске, Нижнем Новгороде и Ярославле трижды публиковались объявления о подряде на отвоз поташа в Архангельск. Однако желающих заключить договор не нашлось<sup>20</sup>. Тогда Коммерц-коллегия приказала «в Вологодскую правинциальную канцелярию послать указ, велеть помянутую вдову иноземку Гоутманшу... призвав, объявить ей, желает ли она тот поташ взять в провоз к городу Архангельскому по прежде требуемой от нея цене по 20 рублей с 1 000 пуд (без наддачи требуемых ныне 100 рублей), и буде желает, то с нею по той цене... контракт в той канцелярии заключить только

<sup>16</sup> Там же. Ф. 19. Оп. 1. Д. 225. Л. 32об.

<sup>17</sup> Там же. Ф. 276. Оп. 1. Ч. 1. Д. 1059А. Л. 1, 73.

<sup>18</sup> Там же. Л. 1–1об.

<sup>19</sup> Там же. Л. 1об.

<sup>20</sup> Там же. Л. 3.

на один предбудущий 741 год, и о провозе того поташа в предбудущих годах еще из оной канцелярии по силе камор-коллежского регламента публиковать. И кто по публикациям явятся охотники и какую цену будут просить, о том писать в Коммерц-коллегию заблаговременно. Буде же оная вдова Гоутманша по означенной прежде требуемой цене... на будущей 741 год в провоз того поташа взять не пожелает, то оной канцелярии... учинить справку: не можно ль на провоз помянутого поташа сыскать или построить с принадлежащим такелажем казенные суда, и не дешевле ль строением и с наймом от Вологды до города Архангельского лоцманов и протчих принадлежащих к тому работников стать могут»<sup>21</sup>.

Вологодская канцелярия, изучив вопрос о постройке казенных судов, пришла к выводу, что удобное время для этого уже упущено, а в данный период [летом. — Э. Б.] мастера сильно завывают цены<sup>22</sup>. Но тем не менее вологодский купец Михаил Данилович Носков изъявил желание заключить контракт на провоз поташа от Вологды до Архангельска на четыре года (с 1741 по 1744 г.) по 19 руб. 75 коп. с 1 000 пудов<sup>23</sup>.

Тогда Гоутман, не желавшая упустить контракт, попыталась скомпрометировать Носкова, заявив, что за ним числится большая задолженность перед казной, и он не способен выполнять условия контракта, а предложил меньшую цену только из-за давней ссоры с ней. Ссылаясь на царский указ о том, что «хотя кто и дешевле в каком подряде требовать будет, а в том ему поверить не можно, то велено отдавать тем, кто хотя и выше требует, а надежнее», и на то, что она «близ 15 лет всегда провозила [поташ. — Э. Б.] исправно», Гоутман требовала отдать подряд ей на ее условиях<sup>24</sup>. При этом, впрочем, вдова соглашалась торговаться с другими купцами, но только если они «надежные»<sup>25</sup>.

В ответ на обвинения Носков предъявил верительные грамоты от Вологодской ратуши и вологодских купцов 1-й гильдии, и 30 июля 1740 г. состоялся торг между ним и поверенным Гоутман

<sup>21</sup> Там же. Ф. 276. Оп. 1. Ч. 1. Д. 1059А. Л. 7об.–8.

<sup>22</sup> Там же. Л. 8.

<sup>23</sup> Там же. Л. 12.

<sup>24</sup> Там же. Л. 15–15об.

<sup>25</sup> Там же. Л. 15об.

Иваном Соловьевым. Купчиха предложила начальную цену в 19 руб. 70 коп. за 1 000 пудов. При торге Соловьев сбавил ее еще на три копейки, но Носков предложил 19 руб. 63 коп. и выиграл торг<sup>26</sup>. Спустя сутки после торга Гоутман объявила, что уступает еще по 1 руб. 80 коп. с каждой тысячи пудов<sup>27</sup>, однако оказалось, что на ней самой числилась недоимка за 1731–1734 гг. в размере 157 руб. 50 коп.; кроме того, она еще не отчиталась перед казной за 1728–1730 и 1735 гг.<sup>28</sup>, поэтому в итоге контракт все же был заключен с Носковым<sup>29</sup>.

Таким образом, при доставке поташа от Вологды в Архангельск правительство стремилось осуществлять ее подрядчиками, что давало возможность выбрать наиболее выгодные условия. В то же время, стремясь минимизировать риск заключения контрактов с недобросовестными подрядчиками, оно отдавало предпочтение хорошо себя зарекомендовавшим предпринимателям. В кризисной ситуации для того, чтобы не допустить удорожания этой услуги, правительство было готово к строительству собственных судов и найму лоцманов, но рассматривало данную возможность лишь в качестве крайней меры.

Но существовала еще одна проблема, связанная с транспортировкой поташа. Она заключалась в том, что при перевозке его качество могло сильно ухудшиться. Особенно остро эта проблема встала в 1734 г., когда по настоянию купцов Шифнера и Вульфа выписали для приема и браковки поташа английского браковщика Осипа Иттона. Как только он приступил к работе, сразу же резко возросло количество забракованного поташа. Причина этого оказалась в том, что Иттон считал качественным только самый крупный поташ (он перевозился и хранился кусками), а весь мелкий и средний — бракованным<sup>30</sup>. Чтобы удовлетворить претензии английского браковщика, управитель Починковской поташной конторы асессор Алексей Красовский решил изменить порядок погрузки поташа в бочки. Если ранее в бочку сверху и снизу

<sup>26</sup> Там же. Л. 27об.–28.

<sup>27</sup> Там же. Л. 30.

<sup>28</sup> Там же. Ф. 276. Оп. 1. Ч. 1. Д. 1059А. Л. 73.

<sup>29</sup> Там же. Л. 80об.

<sup>30</sup> Там же. Ф. 19. Оп. 1. Д. 225. Л. 260об.

укладывали по два ушата крупного поташа, а в середину клали шесть ушатов мелкого, «что ныне называют румом и забракованным» (раньше он считался хорошим), «и потом весь же поташ для лутчей крепости, чтоб в дороге не терся и не крошился, убивали его гирями наплотно», то с 1734 г. было решено грузить поташ в бочки только большими кусками, не утрамбовывая (что бы не размельчать его)<sup>31</sup>. Привело это, как показало дальнейшее развитие событий, к обратному результату: «От того, что тот поташ укладен глыбами, а пестами неубитой, будучи в дороге глыба о глыбу трется и крошится в мелкие части и делается румом, а притом несколько бывает и самой уже золою»<sup>32</sup>.

По предложению асессора Андрея Чикина, назначенного в 1740 г. управителем Починковских поташных заводов, для лучшей сохранности перевозимого поташа стали обшивать в два-три слоя рогожами — «чтоб воздух не проходил»; причем отправляли его теперь только в сопровождении надзирателя, который бы смотрел за сохранностью поташа, «ибо сей товар не другой, какой крепок, и не токмо от мокроты, но и от воздуху может портиться»<sup>33</sup>. При укладке поташа в бочки Чикин предлагал свой вариант решения проблемы рума (мелкого поташа): «А в бочки к отпуску тот поташ велеть накладывать не розбивая в них против прежнего обыновения пестами, а гирями обить кругом бочки по всем сторонам, чтоб поташ плотнее ложился, а в мелкой бы не розбивался»<sup>34</sup>. Но эффект от этих нововведений не смог проявиться, поскольку Чикин за злоупотребления был снят с должности, а вскоре в связи с начавшимся кризисом казенной поташной промышленности крупномасштабное производство поташа было прекращено.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что при транспортировке поташа с мест производства к пунктам продажи правительство стремилось максимально удешевить стоимость перевозки, используя речной транспорт. Во многом именно это определило то, что даже после завоевания выхода к Балтийскому морю торговля поташом по-прежнему осуществлялась преиму-

<sup>31</sup> Там же. Л. 31.

<sup>32</sup> Там же. Л. 260об.

<sup>33</sup> Там же. Л. 17.

<sup>34</sup> Там же.

щественно через Архангельск. При перевозке по суше прибегали как к отвозу подрядом, так и к возложению этой обязанности на приписных к Починковской поташной конторе крестьян (в конце концов, предпочтение было отдано второму варианту). Так же при увеличении количества брака правительство пыталось принимать меры по недопущению ухудшения качества перевозимого поташа.

### ***Библиографический список***

*Богатырев Э.Д.* Казенная поташная промышленность России в условиях модернизационных процессов первой половины XVIII века: основные тенденции развития // *Экономическая история*. 2010. № 4. С. 27–36.

*Богатырев Э.Д.* Деятельность российского правительства в конкурентной борьбе на внешнем рынке в первой половине XVIII века (на примере экспорта казенного поташа) // *Экономическая история*. 2013. № 3 (22). С. 45–51.

*Богатырев Э.Д.* Казенная поташная промышленность России в конце XVII — первой половине XVIII века: дис. ... канд. ист. наук. Саранск, 2001.

*Богатырев Э.Д., Першин С.В.* Приписное крестьянство мордовского края в контексте развития казенной поташной промышленности России // *Вестник Чувашского университета*. 2006. № 6. С. 17–22.

### **BOGATYREV E.D.**

#### **TRANSPORTATION LOGISTICS OF THE RUSSIAN STATE POTASH INDUSTRY IN THE CONDITIONS OF MODERNIZING PROCESSES IN THE END OF THE 17 — FIRST HALF OF THE 18<sup>th</sup> CENTURY**

The article deals with the organization of the delivery system of potash produced at state-owned enterprises, from production sites to points of sale, which provided timely and least expensive transportation. The factors providing choice of this or that decision in separate time intervals are determined; the emerging logistical problems are considered and the ways of their solution are established, which gives an idea of the priorities of the government in this area.

*Keywords: Russia, 17–18<sup>th</sup> centuries, state potash industry, transport logistics*