

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛ НИКИФОРА КЛЕОПИНА
КАК ИСТОЧНИК ПО ИСТОРИИ СПЛАВА
КАЗЕННЫХ КАРАВАНОВ ПО ЧУСОВОЙ
ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XVIII в.¹

Рассматривается путевой журнал Никифора Клеопина, назначенного управителем казенного каравана с продукцией уральских заводов, следующего в Москву и Санкт-Петербург в 1731 г. Впервые горный офицер получил приказ составить подробное описание всего маршрута следования каравана. Наблюдения и замечания Н. Клеопина послужили основой для инструкций и указаний последующим караванным управителям. Журнал, в совокупности с дополнительно привлеченными документами, позволяет не только реконструировать состояние транспортной инфраструктуры на всем пути следования каравана по речным системам европейской части Российской империи, порядок поиска и найма работников, но и дать оценку межличностным отношениям в команде каравана. Казенные караваны XVIII в. служили основным источником обеспечения внешней торговли России с Англией, и подвергались изучению с точки зрения анализа количества и вида перевозимых припасов. При этом уральские караваны XVIII в. как уникальное социально-экономическое явление, существовавшие в рамках правовых и культурных реалий Российской империи, профессиональными исследователями не рассматривались.

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

Путевые журналы караванных управителей являются важнейшими источниками, с помощью которых возможно реконструировать весь путь движения уральских караванов. Они включали в себя поденную запись о плавании судов, сведения о приказах команде, взаимодействиях с региональными властями.

Первым караванным управителем, составившим подробнейший журнал следования казенного каравана, стал гитенфервальтер Никифор Клеопин, возглавлявший караван 1731 г. [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 330]. Никифор Герасимович Клеопин в 1715 – 1716 гг. учился в Московской школе математических и навигацких наук, в 1716 г. по вызову В.И. Геннина был переведен в горную школу Петровского завода. В 1722 г. он прибыл на Урал в команде В. И. Геннина. В 1724 г. Клеопин был назначен членом Сибирского обер-бергамта, в 1726 – 1727 гг. служил на Пыскорском заводе, в т. ч. в качестве управителя Пермского берг-амта. В 1727 – 1729 гг. командовал строительством Колывано-Воскресенского медеплавильного завода на Алтае [Козлов, 1981, С. 53].

В инструкции, данной ему как главе каравана, предписывалось делать подробные записи на всем пути следования [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 297, л. 128 – 135], поэтому путевой журнал Н. Клеопина стал уникальным источником, позволяющим раскрыть весь путь движения каравана. Журнал хранится в Государственном архиве Свердловской области в фонде № 24 «Уральское

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

горное управление», имеет объем 225 листов и сформирован в отдельное дело.

Последующие путевые журналы менее подробны и содержат подневные записи о местах остановки каравана и кратко передают распоряжения, отданные караванным управителем [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 384, л. 377 – 415 об.; оп. 2, д. 1826, 1834, 1835]. Во всех журналах 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», а также порядок и здоровье работников: «все благополучно», «при коломенках больных, беглых и умерших нет» и т.п. В журналах подробно отражены наказания провинившихся членов команды с указанием их проступков, например, наказаний солдат за пьянство, а также основные проблемы, с которыми сталкивался караван. Управители подробно записывали сведения о своих конфликтах с региональной администрацией, указывали на причины тех или иных своих действий и оправдывали решения, приведшие к остановке судов. Главной задачей журналов была контрольная функция, они предоставлялись в Сибирский обер-бергамт и фактически служили основным источником для оценки действий караванного управителя.

Данные о казенном караване 1731 г. уже использовались в исторических исследованиях, так, они упоминались на отдельных страницах в монографии Н. И. Павленко [Павленко, 1953, с. 250–259]. Это объяснимо, впервые один из руководителей каравана, Никифор Клеопин, фактически представил дневник всего путешествия. Не нужно, в отличие от предшествующих отправок, реконструировать события из отдельных фрагментов. Однако, автор исследований по истории Екатеринбурга, в которых упоминаются караваны 1731 г. и 1733 г., допустил ряд неточностей и допущений [Корепанов, 2000; Корепанов, 1998], что позволяет повторно рассмотреть данные, зафиксированные в путевом журнале караванного управителя Н. Г. Клеопина. В частности, Н. Корепанов упоминает следствие о пожаре на зимовке каравана Н. Г. Клеопина в Вышнем Волочке, где были «взаимные оговоры, очные ставки, кнут, рваные ноздри, ссылки» [Корепанов, 2000].

Следствие началось в Москве, продолжилось в Санкт-Петербурге и Екатеринбурге, длилось два года и не получило окончательного завершения. Этому есть объяснение – именно Клеопин был главным виновником – спас В.И. Геннин. А дворянина сержанта И. Сикорского, который убедительно доказал, что охрана была расположена неудачно, крайне утомлена и малочисленна, защитила Берг-коллегия. Единственным пострадавшим оказался И. Артамонов, солдат, простоявший сутки на посту и уснувший от усталости.

Разведенный им «для отогреву» огонь стал причиной пожара. Солдата наказали шпицрутенами, но оставили на службе [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 331, л. 110 – 128, 622 - 634; РГАДА, ф. 271, оп. 1, д. 647, л. 183 – 183 об., 197 – 278, 288 – 308; д. 647, л. 313].

Текст о теплых беседах, взаимоотношениях, объятиях В.И. Геннина и Н. Клеопина в Нижнем Новгороде [Корепанов, 2000, с. 50] не подтверждается архивными документами. Все доношения гитенфервальтер передавал генерал-лейтенанту В.И. Геннину не лично, а слал в его походную канцелярию. Оттуда, через день, получал распоряжения и расписывался за них. Иных связей между начальником и подчиненным и быть не могло [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 330, л. 51 - 52].

Имеются неточности и в отношении каравана 1733 г., успешно прошедшем все «камни» Чусовой [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 384, л. 196 - 197]. Но сложности начались при верховом ходе по Волге, Тверце и во время зимовки в Вышнем Волочке. Вел караван несостоявшийся караванный управитель 1729 г. каптенармус Иван Клепиков. Корректировки требуют сведения о «гонке» по Волге и Тверце, где демидовский караван казна опередила «почти на сотню верст» [Корепанов, 1998]. При верховом ходе по рекам гонки исключены: максимальная скорость против течения не превышала 20 верст в день, обгон невозможен – у бурлаков единственная узкая тропа – дорога вдоль реки. К тому же гонка лишена смысла из-за зимовки караванов в Вышнем Волочке.

Путевой журнал 1731 г. начал вестись с момента отбытия Клеопина как караванного управителя из Екатеринбурга на пристань Чусовой. В задачу Н. Г. Клеопина входило подробное описание всех этапов пути для составления отчета в Берг-коллегию о мерах к улучшению караванного отправления. Непосредственные записи в журнал осуществлял подьячий, определенный в караван. Все записи составлены в третьем лице – «караванный управитель приказал», «Н. Г. Клеопину учинил великую обиду», «караванный управитель велел записать».

Кратко передадим содержание журнала на первом участке пути каравана по реке Чусовой, до ее впадения в Каму. Никифор Клеопин выехал из Екатеринбурга 6 апреля 1731 г. на Уткинскую пристань, затратив на путь три дня. Сразу после прибытия встретился с надзирателем пристани Мироном Вистицким и развернул активную деятельность: были наняты работники до Лаишева за 2 руб. 25 коп. и 2 пуда муки, организован спуск на воду 26 судов, определены работники к каждой из коломенок, которым присваивался свой номер. Собрать для работы сплавщиков поручалось М. Вистицкому. Из сел и деревень Алапаевского дистрикта прибыло 193 человека, они были распределены к судам для их загрузки. В журнале отмечено, что приказ о начале загрузки судов должен быть отдан на следующий день, «как будет позыв на заре».

После окончания ледохода, 10 апреля, на Уткинской пристани было спущено на воду и нагружено 8 коломенок. На Курьинскую пристань отправилось 5 порожних коломенок, в 7 часов вечера были отпущены две коломенки с железом. 11 апреля отправлено в столицу еще 16 коломенок. На следующий день удалось отпустить только две, поскольку пошел «дождь превеликой, а пред ним гром, молния, град», работа на пристанях была остановлена на двое суток. С Курьинской пристани прибыл машинного дела ученик Никита Бахорев, сообщивший, что коломенку № 1 «о камень, именуемый Сокол, повредило и работника ушибло едва не до смерти, а двое убежали».

С Гороховой пристани на Уткинскую 14 апреля прибыло 11 плотов с железом под управлением драгун. Коломенка с медью отплыла 15 апреля, затем на последнем судне отправился и Никифор Клеопин.

В задачи Н. Клеопина входило описание наиболее опасных мест на Чусовой, для чего он вел список «каменьев, от которых опасения есть судам». Путь от Уткинской до Курьинской пристани был равен 28 верстам и занял 4 часа 20 минут. На замыкающем судне караванный управитель контролировал оказание помощи всем отставшим судам. Ниже камня Сокол нашли поврежденную коломенку №1, починили, снимали воротом, но канат оказался тонким, «оной урвался», и коломенку ударило о камень, повредило, «люди все сбежали на берег», одного человека ушибло едва не до смерти. С трудом отплыв от Сокола, попали на мель, снова начали ремонт. Заночевали в деревне Родиной, откуда продолжили плавание 16 апреля. Далее был ночлег ниже деревни Пермяковой. Рядом со Столбовыми камнями коломенка № 14 «заплыла на остров, где никогда коломенки не бывали», и села на мель, с которой удалось снять ее с помощью людей с коломенки № 6, «а сплавщик Марко Пермяк за то наказан, бит батожем». Заночевали ниже деревни Сузмы, откуда отправились 18 апреля. Прибыли в село Камасино, где ожидали отставшие суда. Среди отставших была коломенка №1, потерявшая много времени у Сокола, № 3, вставшая на мель около Олегова камня, и № 25, бывшая на мелководе ниже Курьинской пристани.

Из села Камасино все коломенки отправились в путь 20 апреля. В Верхнем городке остановились 3 коломенки, остальные прошли мимо. Отсюда 21 апреля Н. Клеопин уплыл на косном струге на Васильев луг, где «задел делали»: осматривали заготовленный лес «от устья Камского к верховому ходу по Волге реке» – мачтовые деревья, брусья, порыски – перила на речных судах [Даль, 1865, с. 296]. Весь караван прибыл 22 апреля на Васильев луг, началась подготовка судов к следованию по Каме и плаванью против течения по Волге, проверка конопатки, канатов. На следующий день была «превеликая снежная погода», пришло известие, что Кама очистилась от льда. Приписным крестьянам, следовавшим с караваном до Васильева луга, раздали деньги для обратной дороги через Кунгур – 55 коп. за 11 дней каждому. Н. Клеопин отправил целовальника с солдатом осмотреть общее состояние

коломенок и записать по номерам, «на каком судне что не годно». Отметим, что в течение всего плавания по Чусовой Н. Клеопин измерял уровень воды и вносил сведения об этом в журнал.

Весь караван отвалил от Васильева луга и вошел в Каму 25 апреля. Отплыв всего 3 версты, остановился «за ветряной погодой». В Егошиху прибыли на следующий день. Здесь солдат из Екатеринбурга Степан Бородулин был бит батожем за то, что Сава Клобуков, солдат, назначенный за капрала, «увидел оного Бородулина: валяется подле кабаку пьян и оный Клобуков его, Бородулина, стал посылать на показанную коломенку, а оный Бородулин его, Клобукова, ухватил за ворот и хотел бить».

Авторы книг и статей о сплаве караванов по Чусовой, начиная с работы Н. С. Попова [Попов, 1804, с. 97], не обходят вниманием «Камни», «Бойцы», считают их количество, приводят названия. Н. В. Акифьева и А. В. Иванов как бы подводят итог по этому вопросу: учтено «около ста камней» [Акифьева, 2013, с. 10 - 50; Иванов, 2007, с. 1–65]. Данные журнала Н. Клеопина позволяют уточнить это количество до 105 названий «Камней».

«Камни» были опасными спутниками караванов и упоминания о них неоднократно встречаются в журналах караванных управителей первой половины XVIII в. Инструкцией Клеопину предписывалось фиксировать «камень, от которых опасенье есть судам» [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 330, л. 1]. Путешествие от Уткинской пристани до Васильева Луга в устье Чусовой заняло 8 дней. Названия «Камней» Н. Г. Клеопин, вероятно, получил от лоцмана и работников на коломенке – сам он плыл впервые. Перечислим их названия по путевому журналу Никифора Клеопина 1731 г.

Итак, от Уткинской пристани и до устья Чусовой: Георгиевские пещеры, Скопин, камень без названия на Усть-Каменке, Висячий, Соколий, Толстой, Высокий, Заплотный, Курица, Винокуренный, Висячий (второй), Сокол, Гилев, Волшник, Родин, Шилов, Носин, Плоский, Коровий, Лысанов, Олеговой, Нестеров, камень при острове Хариной деревни, Омутной, Дыроватый с пещерой, Столбовые, Коробеиной, Стеновой, Мултык, Ермак, Горчак, Молоков, Разбойник, Четыре Брата, Оймятым, Гусельной, Сокольи, Вороньи, Мызни [ГАСО, ф. 24, оп. 1, д. 330, л. 8–10].

Список литературы

Акифьева Н. В. Железные караваны на Чусовой. Екатеринбург : Банк культурной информации, 2013.

Даль В. И. Толковый словарь живаго великорусского языка. М. : типография Лазаревского института восточных языков, 1865. Ч. 3.

Иванов А. В. Message: Чусовая. СПб : Азбука-классика, 2007.

Козлов А. Г. Творцы науки и техники на Урале XVII – начало XX века. Свердловск: Средне-Уральское книжное изд-во, 1981.

Корепанов Н. С. Железный караван // Былое, 1998, № 77.

Корепанов Н. С. Никифор Клеопин. Екатеринбург: Банк культурной информации, 2000.

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

Попов Н. С. Хозяйственное описание Пермской губернии сообразно начертанию Санкт-Петербургского Вольного экономического общества сочиненное в 1800–1803 году в г. Перми. Пермь : Печатано при Пермском Губернском Правлении, 1804. Ч. 1.