

Н.А. Кореева*

**КУПЕЧЕСКОЕ СУДОХОДСТВО ПО ВОЛГЕ И КАМЕ
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА:
ПРОБЛЕМЫ ДОСТАВКИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ
СОХРАННОСТИ ТРАНСПОРТИРУЕМЫХ ТОВАРОВ**doi:10.31518/2618-9100-2023-5-14
УДК 323.328:656.6"1800/1850"*Выходные данные для цитирования:**Кореева Н.А. Купеческое судоходство по Волге и Каме в первой половине XIX века: проблемы доставки и обеспечения сохранности транспортируемых товаров // Исторический курьер. 2023. № 5 (31). С. 200–214. URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-5-14.pdf>*

N.A. Koreeva*

**MERCHANT SHIPPING ALONG THE VOLGA AND THE KAMA
IN THE FIRST HALF OF THE 19TH CENTURY:
PROBLEMS OF DELIVERY AND SAFETY PROVISION
OF TRANSPORTED GOODS**

doi:10.31518/2618-9100-2023-5-14

*How to cite:**Koreeva N.A. Merchant Shipping along the Volga and the Kama in the First Half of the 19th Century: Problems of Delivery and Safety Provision of Transported Goods // Historical Courier, 2023, No. 5 (31), pp. 200–214. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-5-14.pdf>]*

Abstract. The Volga-Kama transport basin, which occupied central and eastern parts of European Russia, was important for the development of economic ties between different regions of the country, and for the movement of goods. Goods were exported along the Kama River from almost all of Siberia and the Urals. The Volga connected the territories from Tver to Astrakhan provinces, which contributed to the emergence and development of the most important transit trade centers. Due to the peculiarities of the fairway of this river, Rybinsk became the end point of the route for almost all merchants of the lower provinces; the goods were then loaded onto vessels of Vyshnevolotsky, Kashinsky, Uglich, Kalyazinsky and other merchants. The way to St. Petersburg via the Vyshnevolotsk system was complicated by thresholds, the passage of which was regulated by the state. Merchants could overcome them only as part of a caravan. The article attempts to recreate the process of delivering goods by water which existed in the merchant environment of the first half of the 19th century, and show the main operations of the logistics chain such as storage, packaging, loading, selection of a vessel, contractors for transportation, and cargo transportation. In the autumn-winter period, merchants put the purchased bread and flour into barns located near the piers, and concluded contracts with shipowners and ship workers for the future spring navigation. The requirement for the safety of the goods was prescribed in each contract, but there was no liability if the cause of damage to the goods or its loss was “God’s will” (for example, due to a fire caused by a lightning strike, or other circumstances). The main sources of the study were “Books for writing contracts under the Statute of Merchant shipping” issued by the Yaroslavl City Duma to private brokers, broker books of Kazan, Spassk, documents of Rybinsk and Cheboksary city magistrates on the investigation of accidents on the Volga. The data obtained allow us to conclude that by the first half of the 19th century, the system of delivery of goods by waterways was established and gradually improved, the transaction processing mechanism was also quite transparent. However, the obstacles that merchants had to face during transportation were not eliminated: flooding of the ship and damage to goods, or robberies. Legislative measures to protect the interests of merchants could not always compensate for the cost of lost goods.

* **Наталья Анатольевна Кореева**, кандидат исторических наук, Федеральный исследовательский центр «Казанский научный центр Российской академии наук», Казань, Россия, e-mail: KoreevaNata@mail.ru
Natalya Anatolyevna Koreeva, Candidate of Historical Sciences, Federal Research Center “Kazan Scientific Center of the Russian Academy of Sciences”, Kazan, Russia, e-mail: KoreevaNata@mail.ru

Keywords: water transportation, Volga, Kama, Imperial Russia, merchants, broker, grain trade, ship, storage of goods, shipwreck, hardcotes.

The article has been received by the editor on 24.07.2023. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. Волго-Камский транспортный бассейн, занимавший центральную и восточную части Европейской России, имел важное значение для развития экономических связей между различными регионами страны, для перемещения грузов. По Каме вывозились товары практически со всей Сибири и Урала. Волга соединяла территории от Тверской до Астраханской губерний, что способствовало появлению и развитию важнейших центров транзитной торговли. Из-за особенностей фарватера этой реки почти для всех купцов низовых губерний Рыбинск стал конечной точкой маршрута, далее товар перегружали на суда вышневолоцких, кашинских, угличских, калязинских и прочих торговцев. Путь до Санкт-Петербурга по Вышневолоцкой системе был осложнен порогами, прохождение которых регламентировалось государством. Купцы могли их преодолеть только в составе каравана. В статье предпринята попытка воссоздать существовавший в купеческой среде в первой половине XIX в. процесс доставки товаров водным путем и показать основные операции логистической цепи: хранение, упаковку, погрузку, выбор судна, подрядчиков для перевозки, транспортировку груза. В осенне-зимнее время купцы складывали в амбары, расположенные возле пристаней, купленные хлеб, муку, заключали договора с судовладельцами и судорабочими на будущую весеннюю навигацию. Требование о сохранности товара прописывалось в каждом контракте, однако ответственности не наступало, если причиной повреждения товара или его утраты была «воля Божья» (например из-за пожара, случившегося от удара молнии, или иного обстоятельства). Основными источниками исследования послужили «Книги для записки договоров по Уставу о купеческом водоходстве», выданные ярославской городской думой частным маклерам, маклерские книги Казани, Спасска, документы Рыбинского и Чебоксарского городских магистратов о расследовании аварий на Волге. Полученные данные позволяют сделать вывод о том, что к первой половине XIX в. была налажена и постепенно совершенствовалась система доставки товаров по водным путям, стал достаточно прозрачным и механизм оформления сделок. Однако не удалось устранить препятствия, с которыми купцам приходилось сталкиваться в процессе транспортировки: затопление судна и порча товара, грабежи. Законодательные меры по защите интересов купечества не всегда позволяли компенсировать стоимость потерянного товара.

Ключевые слова: доставка товаров по водным путям, Волга, Кама, Российская империя, купцы, маклер, хлебная торговля, судно, хранение товаров, крушение судна, гардкоты.

Статья поступила в редакцию 24.07.2023 г.

Краткий историографический обзор. Отечественная историография накопила солидный объем литературы по различным аспектам транспортной логистики, но до окончательного понимания процесса передвижения груза от производителя до конечного потребителя и условий сохранения его качества в первой половине XIX в. еще далеко.

Дореволюционными исследователями основное внимание было уделено гидрографической характеристике Камы и Волги, а также их судоходных притоков, значению водно-транспортных торговых магистралей для развития экономики страны: это нашло отражение в трудах Д. Бахтурина, Д. Кафтырева, К. Арсеньева, А. Артемьева, М. Лаптева,

справочных изданиях XIX в.¹ О видах судов, торговых операциях купечества на некоторых пристанях писали М.И. Гомилевский, П.А. Богославский, И.А. Шубин². В советский период был издан фундаментальный труд Э.Г. Истоминой, посвященный состоянию внутренних водных путей и направлению грузоперевозок, вопросам правительственной политики в отношении судоходства и сплава³. Влияние волжского судоходства на развитие различных отраслей промышленности, рыночных связей и городов показано в работе Л.Н. Фурера⁴.

Процессу поставки зерновых культур по водным путям в Москву в первой половине XIX в. посвящена статья Г.Н. Ульяновой; некоторые аспекты доставки товара в Рыбинск раскрыла Г.И. Обухова. Транспортировка продукции металлургических заводов Урала по Каме и Волге, а именно – проблема организации сплава казенных караванов, стала предметом изучения А.А. Бакшаева⁵.

В последнее десятилетие повысился интерес исследователей к изучению правового регулирования перевозки товара в первой половине XIX в. Анализ некоторых статей Устава купеческого водоходства 1781 г. посвящены научные работы Ю.А. Тарасенко⁶. В.В. Мирошниченко изучила правительственные меры по обеспечению безопасности судов от разбойных нападений на Волге в 1820-е гг.⁷

Небольшой цикл работ посвящен правовому положению, ответственности и трудовой повседневности наемных работников – лоцманов, водоливов, судорабочих, бурлаков, от слаженной деятельности которых зависел зачастую успех всей перевозки⁸. Безусловно, авторами рассмотрены важные аспекты торгового водоходства и связанные с ним проблемы. В настоящей статье предпринята попытка расширить представления о системе складской и транспортной логистики Волго-Камского бассейна за счет введения в научный оборот новых исторических источников.

¹ Бахтурин Д. Краткое описание внутреннего Российской империи водоходства между Балтийским, Черным, Белым и Каспийскими морями. СПб., 1802; Кафтырев Д. Описание водяных сообщений между Санкт-Петербургом и разными российскими губерниями. СПб., 1829; Арсеньев К. Гидрографическое обозрение России // Журнал Министерства внутренних дел. 1836. Ч. XIX. № 1. С. 1–76; Артемьев А. Список населенных мест по сведениям 1859 г. Казанская губерния. СПб., 1866; Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Казанская губерния / М. Лаптев. СПб., 1861; Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. 7: Затоны и места для зимовки судов на реках Волге и Каме. Казань, 1906.

² Гомилевский М.И. Описание города Рыбинска (Репринтное воспроизведение издания 1837 г.). Рыбинск, 2012; Богославский П.А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859; Шубин И.А. Волга и волжское судоходство: (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М., 1927.

³ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982.

⁴ Фурер Л.Н. Влияние судоходства на развитие капитализма в Поволжье (середина XIX в.). Казань, 1959.

⁵ Ульянова Г.Н. Хлебная торговля в Москве в первой половине XIX века: доставка зерна, муки и круп по водным путям // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 11–23; Обухова Г.И. Казенные и частные подряды и поставки хлеба купечеством Удмуртии в город Рыбинск во второй половине XVIII – 70-х годах XIX века // Вестник Удмуртского университета. История и филология. 2010. № 1. С. 33–45; Бакишев А.А. Организация транспортировки продукции казенных горных округов Урала в первой половине XIX века // Вестник Удмуртского университета. Сер.: История и филология. 2018. Т. 28, № 4. С. 522–532.

⁶ Тарасенко Ю.А. Правовая конструкция перевозки по Уставу купеческого водоходства 1781 года // Транспортное право и безопасность. 2019. № 1 (29). С. 218–224; Тарасенко Ю.А. Начало правового регулирования перевозки в России // Транспортное право и безопасность. 2021. № 4 (40). С. 336–343.

⁷ Мирошниченко В.В. Организационно-правовые мероприятия министерств внутренних дел и путей сообщения по пресечению разбоев в 20-е гг. XIX в. на реке Волга в Казанской губернии // Бизнес в законе. 2011. № 6. С. 32–34.

⁸ Вернадский И. Исследования о бурлаках. [Б.м.], 1857; Рассказов Л.П. Правовое регулирование ответственности лоцманов по законодательству России // Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. Юридические науки. 2020. Т. 6 (72), № 1. С. 73–79; Чибис А.А. Чебоксары – центр волжского бурлачества в середине XVIII века (по материалам Государственного исторического архива Чувашской республики) // Чебоксары: история, этнография, культура: мат-лы Всерос. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 30 мая 2019 г.). Чебоксары, 2019. С. 92–102.

Законодательное регулирование транспортировки. Правовой основой, регулировавшей купеческое судоходство с конца XVIII в. и в течение первой половины XIX в., являлся Устав купеческого водоходства⁹, изданный в двух частях – 25 июня и 23 ноября 1781 г.¹⁰ В первой части перечислялись должностные требования к судовщикам, лоцманам, судовым рабочим, маклерам, правила найма судна. Вторая часть посвящена вопросам страхования судна, его конвоирования, действиям при авариях и крушениях. В 1843 г. устав был дополнен статьями о правилах движения судна по воде¹¹.

Основные указы правительства о перевозке грузов, накопленные за несколько десятилетий, вошли в структуру Уставов государственного благоустройства Свода законов Российской империи (1833 года издания) под наименованиями: «Учреждения и уставы торговые» (Т. 11, книга III «О договорах и обязательствах особенных по торговому судостроению и мореплаванию»), «Учреждения и уставы путей сообщения» (Т. 12)¹². В 1842 г. Свод законов Российской империи был переиздан и являлся официальным источником для судебных решений, ссылок и указаний присутственных мест до начала 1858 г.¹³

Согласно закону, суда для перевозки товаров на территории Российской империи должны были соответствовать глубине рек и «пропорции каналов», после постройки они подлежали освидетельствованию маклером и получали соответствующий аттестат. Перевозкой товаров могли заниматься все подданные страны даже без записи в «торговые разряды». Но правом продажи клади перевозчик мог обладать только при вступлении в одну из купеческих гильдий или после получения торгового свидетельства.

Рассмотрим основные логистические операции, совершаемые купцами в первой половине XIX в. в процессе доставки товара водным путем: хранение в амбарах, упаковка, выбор подрядчиков для перевозки, погрузка на судно, транспортировка.

Закупка и хранение товара до отправки. Подготовка к транспортировке грузов началась задолго до начала навигации (вскрытие Камы в разные годы происходило с 14 по 22, Волги – с 10 по 19 апреля)¹⁴. На большинстве пристаней товар закупался зимой из-за более удобных подъездных дорог (осенью гужевая перевозка осложнялась распутицей). Только к Рождеству в помещичьих хозяйствах успевали высушить в овинах и намолотить хлеб нового урожая. Зимой хлеб у купцов закупал Провиантский департамент¹⁵. До тех пор, пока казна не приобретала нужного количества хлеба, его запрещалось вывозить за границу.

В январе 1818 г. комиссионер Провиантского штата военный советник Посников заключил серию договоров с купцами Казанской губернии о покупке у них муки, гречневой крупы, овса, белой и красной юфти, сапожного товара для царских войск, которые были зарегистрированы у казанского маклера в особой книге¹⁶. Приведем отрывок из одного контракта: «...Я, нижеподписавшийся казанский купецкий сын Аблулвагап Абдуллин сын Свергузин, заключил сей контракт в г. Казани Штата провиантского с г[осподино]м военным советником и кавалером Посниковым в том, что продал я на Тетюшской пристани

⁹ Водход, водходец (устар.) – тот, кто плавает на судах по рекам (по морю – мореход). Термином «водходство» обозначали пресноводное судоходство, плавание на судах по рекам и озерам. В статье мы используем оба термина (старинный и современный).

¹⁰ Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ). Собр. 1. СПб., 1830. Т. XXI. № 15176; Там же. № 15285.

¹¹ ПСЗ РИ. Собр. 2. СПб., 1844. Т. XVIII. № 17327.

¹² См.: Свод законов Российской империи, повелением государя императора Николая Павловича составленный: [в 15 т.]: издание 1833 г. СПб., 1833; Там же: [в 15 т.]: издание 1842 г. СПб., 1842.

¹³ ПСЗ РИ. Собр. 2. СПб., 1858. Т. XXXIII. Ч. 1. № 33140. С. 596–598.

¹⁴ Материалы для географии и статистики России... С. 59.

¹⁵ Провиантский департамент образован 27 января 1812 г. Занимался обеспечением войск и военных учреждений продовольствием. Упразднен 11 августа 1864 г.

¹⁶ Полное название источника: «Книга, данная из Казанского городского магистрата присланному маклеру Гавриле Селиванову для записки о покупке и продаже казною и частными людьми контрактов, условий, векселей, росписей, лавочных договоров с приказчиками, сидельцами и поверенными на сей 1818 год».

г[осподин]у Посникову собственного мною там купленного хлеба, и именно ржаной 1 000 кулей...»¹⁷.

В этих договорах обязательно указывались требования к качеству товара. Он доставлялся к пристаням гужевым способом. Покупке хлеба предшествовали осмотр либо всех возов, либо выборочно, сверка представленных образцов (проб) с наличным товаром. В случае несоответствия качеству комиссионер мог купить товар у других торговцев, но купец-подрядчик должен был в таком случае оплатить возможный простой судов и издержки, вызванные повышением цен. От одного поставщика амбары могли наполняться единовременно или в течение нескольких недель (перекупщики зерна и крупы, не имевшие своих амбаров, загружали указанные купцами или комиссионером места хранения по 30–40 четвертей еженедельно).

До начала весенней навигации купцы брали на себя обязательство хранить хлеб в своих амбарах, расположенных на пристани, от мостков для погрузки не более чем в 30–50 сажнях¹⁸, в случае превышения этого расстояния они были обязаны за свой счет организовать подвозку груза к мосткам. Например, в договоре, заключенном между казанской дворянкой М.И. Лакреевой и Провиантским штатом, указывалось требование к покупателю забрать груз в течение 15 дней после вскрытия реки: «Если суда для погрузки того хлеба придут после 10 мая, когда уже при убыли в Волге воды не могут они близко быть подведены к пристани, в таком случае подвозку из амбаров хлеба мне в обязанность не вменять»¹⁹. Хлеб мог храниться на пристани в амбаре до 5–7 месяцев. Исследователи отмечают, что сортировка зерна в это время, его провеивание почти не практиковались на Волге²⁰.

В некоторых контрактах прописывалась форс-мажорная ситуация, в случае наступления которой хранитель хлеба избегал ответственности и должен был вернуть только задаток: «Если же, от чего Боже сохрани, по какому-либо несчастному [случаю] тот хлеб в амбарах у меня сгорит, о чем в таком случае обязан представить законное от правительства свидетельство...»²¹.

Упаковка товара. Высокие требования при заключении договоров поставки предъявлялись к упаковке товара: мука должна быть насыпана в новые и твердые рогожные кули 9-пудового веса (147,4 кг), гречневая крупа – в двойные рогожные кули весом не менее 8 пудов 10 фунтов (135,14 кг)²². В контрактах иногда конкретизировалось, что кули должны были иметь «товарную зашивку», а при случайном разрыве допускалось пришить одну заплатку не более 8 вершков (35,6 см). В Казанской губернии требуемое число кулей доходило до 1 млн (продавались в 1830-е гг. по 60 коп. за штуку)²³.

Сложнее дело обстояло с сыпучим товаром. Овес при приеме в амбар измеряли в четвертях²⁴. Согласно законодательству, четверть составляла 8 мер. В контрактах с Провиантским департаментом данная мера веса обозначалась так: «указной 8 четвериковой меры в 5 пудов 30 фунтов» (в метрических мерах это составляет 94,3 кг)²⁵. Однако в частных контрактах писали: «...полагая каждую четверть в девять мер» (например в договоре, заключенном в 1818 г. между управлявшим имениями Желтухиных в Спасском уезде и крестьянами с. Теньков Свяяжского уезда Казанской губернии)²⁶. Это нарушение встречалось в России повсеместно: в 1805 г. был даже издан указ Сената, запрещающий продажу хлеба

¹⁷ Государственный архив Республики Татарстан (ГА РТ). Ф. 114. Оп. 1. Д. 233. Л. 10 об.

¹⁸ 1 сажень – в метрических мерах 2,13 м, т.е. указанное расстояние соответствовало 64–106,7 м.

¹⁹ ГА РТ. Ф. 114. Оп. 1. Д. 233. Л. 20.

²⁰ Материалы для изучения хлебной торговли на Волге. Доклад А.А. Клопова, представленный съезду представителей железных дорог II группы. М., 1886. С. 233–236.

²¹ ГА РТ. Ф. 114. Оп. 1. Д. 233. Л. 10 об.

²² 1 пуд – в метрических мерах 16 кг 380 г; 1 фунт – 409,5 г или 0,410 кг.

²³ О пользе замены в торговле рогожных кулей для хлеба холстинными мешками // Земледельческая газета. 1837. № 69. С. 549.

²⁴ Четверть – мера сыпучих товаров (хлеба), которая соответствовала 8 четверикам (мерам), т.е. четвертой доле старинной кади (кадки), или 64 гарнцам (1 гарнец – 3,28 л), а в метрических мерах 210 л.

²⁵ ГА РТ. Ф. 114. Оп. 1. Д. 233. Л. 10 об.

²⁶ Там же. Л. 8 об.

«неуказной» мерой²⁷. Постановления о необходимости соблюдать меры веса появлялись периодически, но обычай делового оборота оставался прежним²⁸. При отпуске из амбара на пристань овес должен был иметь упаковку в виде однослойного рогожного куля.

В контрактах, заключенных в г. Спасске Казанской губернии в 1859 г., обнаружено требование перевозить хлеб насыпью. Пучежский мещанин К. Проскураков подрядился вывезти из амбара спасского мещанина Л. Яковлева на «твердом и благонадежном дощанике» три тысячи пудов: «поднасыпной хлеб и на оном [дощанике] должна быть подстилка и крыша прочные». Для подвозки хлеба к Спасской пристани Яковлев предоставил лошадей, а рабочих для погрузки хлеба из амбара нанимал Проскураков – не менее четырех человек на тысячу пудов веса, также и лоцмана²⁹.

О способах упаковки и транспортировки товара современник М.И. Гомилевский писал: «Во все палубные суда зерновой хлеб насыпается на рогожи, разостланные на лубьях; прочие суда нагружаются кулями, которые сверх того покрывают рогожами. Соль Самосадка и Илецкая возится в палубных и открытых судах насыпью; однако же в последних, как соль, так железо и штыковая медь, покрываются лубьем или тесом. Мука ржаная и пшеничная, ячмень, овес и соль Пермская всегда нагружаются в кулях; мука пеклеванная³⁰ – в мешках; вино, сало, поташ и медная монета – в бочках; мыло обшивается в рогожи»³¹. Чай перевозили в специальных ящиках. Укупорка стеклянной и фарфоровой посуды производилась на предприятии изготовителя: ее поштучно перекладывали сеном, складывали в плетеные корзины или ящики, помещали в кули.

Заключение договоров с перевозчиками. Перед перевозкой товара по водным путям заключались три типа договоров: договор найма судна между его владельцем и купцом-собственником товара, договор судовладельца с лоцманом, договор лоцмана с нанимаемыми членами команды.

В «Книге для записи мимоходящих судов по Казанской дистанции, по низовым пристаням» в виде таблицы фиксировались дата, название и число судов, их собственники, собственники грузов, место погрузки, количество и стоимость клади, место ее назначения, число рабочих. За 1820 г. встречаются такие записи: «Расшивы Костромской губернии Юрьевоцкой округи удельной деревни Дмитриевой крестьян Василия и Максима Кукуриных, кладь чистопольского купца Андрея Полякова, грузилась в Чистополе. До Рыбинска на волю». На двух судах перевозилось 2 708 кулей ржаной муки, 62 четверти пшеницы на сумму 27 824 руб., трудилось 84 работника³². Этот источник позволяет определить направление движения товарных потоков по водной системе страны, географию торговых связей купцов. Из книги видно, что на Каме грузились суда, принадлежавшие жителям Симбирска, Нижнего Новгорода, Костромы, Чистополя, Елабуги, Нолинска, Плеса, Пучежа и др.

Рыбинская судоходная расправа завела специальную «Книгу для записи условий, заключаемых судохозяевами с лоцманами». Приведем отрывок из книги маклера Ивана Первого за 1847 г.: «20 мая. Явился рыбинский 2-й гильдии купец Иван Андреев Наумов с лоцманом Рыбинского уезда Макарьевской волости д. Петрюкова крестьянином Васильем Ивановым, и объявили, что условились они между собою для препровождения от рыбинской пристани вверх по реке Волге до города Твери осьми барок его, г[осподина] Наумова, в коих погружен хлебный товар, с тем, чтобы ему, лоцману Иванову, представить и достальных семь лоцманов, и поставить для тяги иных барок под каждую по девяти лошадей, всего семьдесят две лошади с двадцатью четырьмя коноводами, и отвал учинить по требованию хозяина»³³. Оплата труда каждого лоцмана составляла 35 руб. 14 коп., содержание одной пары лошадей – 30 руб. 85 коп.; таким образом, общая сумма, прописанная в договоре,

²⁷ ПСЗ РИ Собр. 1. СПб, 1830. Т. XXVIII. № 21921.

²⁸ Там же. Т. XL. № 30556.

²⁹ ГА РТ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 6. Л. 49.

³⁰ Пеклеванная мука – мелко размолотая и просеянная мука.

³¹ Гомилевский М.И. Описание города Рыбинска... С. 81.

³² ГА РТ. Ф. 84. Оп. 1. Д. 1. Л. 11 об.

³³ ГА РТ. Ф. 114. Оп. 1. Д. 2009. Л. 31.

равнялась 1 392 руб. серебром. Питание лоцманы покупали для себя сами. Половину суммы они получали в Рыбинске, другую часть должны были получить по прибытии в Тверь. На судне полагалось иметь двух водоливов; на восемь барок было нанято 16 человек. Лоцман Иванов имел соответствующее лоцманское свидетельство на гербовой бумаге.

Размещение груза на судне. Важный аспект в системе доставки товаров – правильное размещение грузов на торговых судах. К укладке товара предъявлялись следующие требования: бунты³⁴ в барке с хлебом должны были иметь расстояние от бортов судна не более чем на 5 четвертей (в метрических мерах – 89 см)³⁵, от носа и кормы – на 8 четвертей (142 см). Запрещалось размещать кладь между бунтами, в носовой и кормовой частях. Между носом судна и бунтом должно было оставаться 4 аршина (2,8 м), между кормой и бунтом – 5 аршин (3,55 м). Груз должен равномерно распределяться по всей ширине дна барки, чтобы были соблюдены требования к осадке судна³⁶. Законодательство предъявляло высокие требования к мере груза барок, особенно при прохождении каналов и шлюзов, но купцы, мало опасаясь штрафа или конфискации части товара, так располагали излишки (в середине судна), что его днище «выпучивалось» ниже боков до 2–2,5 вершков (9–11 см), что приводило к замедлению судна и остановке его на мели³⁷.

Интересны способы погрузки товара в беляны³⁸, срок службы которых – всего одна путина³⁹: судно продавалось вместе с товаром и разбиралось затем на дрова⁴⁰. Товар (как правило, лес) размещался на днище беляны правильным прямоугольным штабелем, не касаясь бортов, с многочисленными пролетами для проветривания (с целью предотвращения плесени) и удобства при необходимости устранения течи в днище судна. Между бортами и грузом устанавливались упоры на клиньях, которые в процессе плавания и высыхания заменялись другими.

Особенности судоходства по Каме и Волге. Рассмотрим некоторые навигационно-географические особенности маршрута плавания по Каме и Волге, которые влияли в рассматриваемый период на выбор судна.

Река Кама брала свое начало в Вятской губернии, протекала по территории Пермской и Казанской губерний и в районе с. Богородское Тетюшского уезда (в 60 верстах ниже Казани) впадала в Волгу. Период навигации по Каме составлял 218 дней. Судоходство было возможно сплавное и взводное⁴¹. Незначительные затруднения встречались от мелей, которые открывались в августе и сентябре, поэтому судоходство осуществлялось в этот период на мелких судах с осадкой не более как от 3 до 5 четвертей (53–89 см).

Современники отмечали, что через эти мели суда, имевшие осадку 8 четвертей, могли бы проходить свободно, если бы не извилистое направление фарватера, затруднявшее проход судов, особенно при буксировании парходами барж. Для прохода торговых караванов по Каме весной на реке Чусовой, впадающей в нее, спускали резервные воды с водохранилищ, устроенных при заводах. В результате вода поднималась на 6 вершков (или в метрических мерах 26,67 см).

³⁴ Бунт – груз, уложенный рядами в несколько ярусов (в штабели), связка, кипа. Хлебный бунт – хлеб в зерне или в муке, сложенный в кулях, накрытый или обшитый рогожами, в виде скирды или сарая.

³⁵ Четверть как мера длины означала четвертую часть аршина или 4 вершка (в метрических мерах это составляет 17,75–17,78 см).

³⁶ Положение о мере и грузе барок, идущих по Вышневолоцкой системе // Журнал мануфактур и торговли. 1839. Ч. IV. № 10. С. 17–20.

³⁷ ПСЗ РИ. Собр. 1. СПб., 1830. Т. XXXIII. № 25886.

³⁸ Беляны – суда самой грубой отделки из соснового и елового леса, проконопаченные мочалом или паклей (без пропитывания смолой, отчего суда имели белый цвет); применялись для сплава леса в низовые губернии; по прибытии на место они ломались на дрова или постройки. Грузоподъемность судна составляла до 100 тыс. пудов (в метрических мерах 1638 т). В носовой и кормовой частях устраивалось жилище для лоцмана, водолива и судорабочих.

³⁹ Путина – один конец пути, путешествия; плавание в один рейс, от одной известной пристани до другой.

⁴⁰ Шубин И.А. Волга и волжское судоходство... С. 213.

⁴¹ Взводное судоходство предполагало подъем судов вверх по течению, совершаемый либо бурлаками, либо при помощи конной тяги, буксирных парходов и тауерных (цепных) парходов; сплавное судоходство осуществлялось вниз по течению.

На Каме с 1815 г. стали эксплуатировать конно-машинные суда⁴². На каждом судне имелось от 40 до 60 рабочих и до 80 лошадей, работавших день и ночь в две смены. Лошади покупались у казахов и башкир в Бугульме, Бугуруслане и других городах Оренбургской губернии. Судно ходило по Каме и Волге до Нижнего Новгорода, а в годы, «обильные водою», до Рыбинска. После выгрузки клади они возвращались сплавом вниз по реке Волге, с устья Камы взводились вверх по Каме на зимовку для нагрузки в следующем году⁴³.

Волга протекала по территориям Тверской, Ярославской, Костромской, Нижегородской, Казанской, Симбирской, Саратовской и Астраханской губерний. В районе г. Рыбинска она была условно разделена на верхнюю и нижнюю части: судоходство от Рыбинска к западу осложнялось большими озерами и порогами (суда могли здесь передвигаться только по течению, подвергались опасности крушения, ударов о береговые камни либо садились на мель), что потребовало сооружения Вышневолоцкого, Мариинского и Тихвинского каналов.

Накопленная на водохранилищах и мельничных запрудах вода спускалась по распоряжению местной власти одновременно. Все торговые суда заблаговременно объединялись в караваны, чтобы оперативно пройти через шлюзы, устроенные в каналах, пока они наполнены водой. Между судами должна была выдерживаться дистанция в 20 сажень (в метрических мерах 42,6 м)⁴⁴. Так, например, Мстинский шлюз был открыт 30 апреля, и со 2 по 17 мая 1836 г. через него разрешили проходить каравану, собравшемуся с рыбинских пристаней (за этот период прошло 1735 судов)⁴⁵. Судоходство здесь прекращалось из-за порывистых сильных ветров и в ночное время⁴⁶. Для прохождения Боровицких порогов предусматривался специальный лоцман; казенные и частные барки становились в одну очередь.

Другая часть Волги, протекавшая от Рыбинска на восток через плодородные места, изобилующие кораблестроительным лесом, не была затруднена порогами и не нуждалась в каналах. Для каждой из двух частей Волги требовались суда особой конструкции. Товары, доставленные из низовых губерний в Рыбинск, перегружались в другие суда и отправлялись до морского порта в Санкт-Петербург либо оставались здесь до следующей весны⁴⁷. В 1848 г. по Волге и Каме (в границах Казанской губернии) прошло 2 225 судов с общей ценностью груза 12 864 121 руб. серебром⁴⁸.

Использовались плоскодонные мокшаны, гусянки, коломенки, барки, полубарки, круглодонные расшивы, суряки, шитики, кладные лодки и др.⁴⁹ Все суда шли на бечевой тяге

⁴² Конно-машинные, или коноводные, суда приводились в движение посредством каната с якорем, который завозили вперед на лодках и бросали в реку, при помощи находившихся на судне лошадей канат наматывался на особо устроенный вертикальный вал; суда использовались как для непосредственной перевозки грузов, так и для буксирования других судов, которые назывались подчалками (за одним коноводным судном шло от двух до шести подчалков). Внутри судна устраивались стойла для лошадей, места для фуража, провизии, снастей, судорабочих. Грузоподъемность судна составляла от 25 до 45 тыс. пудов (409,5–737 т), каждого подчалка – от 40 до 50 тыс. пудов (655–819 т), скорость – от 10 до 20 верст (11–21 км) в сутки.

⁴³ Статистическое описание реки Камы // Отдел рукописей Российской национальной библиотеки. Ф. IV. № 760. Л. 49–72.

⁴⁴ ПСЗ РИ. Собр. 1. СПб., 1830. Т. XVII. № 12656.

⁴⁵ Обзорение судоходства 1836 г. по Вышневолоцкой системе / соч. Головинского // Журнал Министерства путей сообщения. 1838. Т. 2. Кн. 2. С. 96.

⁴⁶ Там же. С. 103.

⁴⁷ Кафтырев Д. Описание водяных сообщений... С. 22.

⁴⁸ Отчет казанского военного губернатора за 1848 год (из собрания проф. Н.А. Толмачева) // Отдел редких книг и рукописей Научной библиотеки им. Н.И. Лобачевского К(П)ФУ. № 3969. Л. 60.

⁴⁹ Мокшана – речное судно с двускатной крышей грузоподъемностью от 30 до 40 тыс. пудов (в метрических мерах 491–655 т), осадка с грузом составляла около 12 четвертей аршина (более 2 м), на палубе размещался домик для судорабочих. Гусянка (название происходит от первоначального места строительства судна на р. Гусь) – судно с небольшой мачтой, низкими бортами, плоским дном, использовавшееся для распау-живания (разгрузки) больших судов при прохождении речных мелей, грузоподъемность составляла: мелких судов – от 20 до 30 тыс. пудов (327–494 т), крупных – от 40 до 50 тыс. пудов (655–819 т). Коломенка – плоскодонное судно без крыши с грузоподъемностью до 8–12 тыс. пудов (131–196,5 т), осадка с грузом достигала 7 четвертей (более 1,2 м), в корме устраивалась каюта для лоцмана и судорабочих. Барка – речное судно грубой

(передвигались при помощи каната, который тянули по берегу люди или лошади); при попутном ветре использовались паруса. Выбор того или иного судна зависел от характера притоков рек, с которых эти суда сплавлялись (т.е. особенностей речного фарватера), от местных материалов для постройки, грузоподъемности, осадки, от горизонта воды в то время, когда они использовались, от денежных средств и деловых обычаев судовладельцев, а также от назначения судов для перевозки определенного вида товара.

Транспортировка товара. Купцы, как правило, не сопровождали свой товар в пути, а дожидались его на месте прибытия судна или доверяли получение своим приказчикам. Современник писал, что расшивы при всей дешевизне пассажирской платы не предоставляли никаких удобств: «Они были грязны, места на них отводились под открытым небом, под действием дождя и ветра; кроме того, расшивы двигались крайне медленно, тащимые горстью изнуренных бурлаков». Те из купцов, кто был побогаче, избегал плавания на расшивах, «боясь семидневной тоски, а если стояло ненастье, то тоска была еще продолжительнее»⁵⁰.

Транспортировка занимала длительное время. От Астрахани до Нижнего Новгорода, т.е. вверх по течению, суда проходили 2–3 месяца, от Нижнего до Рыбинска – 3–3,5 недели. Суда, плывшие вниз по Волге, совершали свой путь от Твери до Рыбинска за 3 дня, от Рыбинска до Нижнего Новгорода – в 10 дней, а отсюда до Астрахани – 30⁵¹. Расшивы и кладные лодки, грузившиеся на Каме, боясь не успеть к сроку отправки последних караванов, прекращали выход к Рыбинску 14 июня и после этой даты держали курс только до Нижнего Новгорода (чтобы успеть на ярмарку)⁵².

По Каме вывозились товары практические со всей Сибири: из Тюмени и Ирбита – чай, с Ирбитской ярмарки – пушной товар, из Шадринска – масло и шерсть, из Петропавловска – сало, льняное семя, сырые кожи; с Урала (из Екатеринбургa) на камские пристани доставлялись сальные и восковые свечи, воск; с Тагильского завода Демидовых и Пожевского завода Всеволожских – металлические изделия, из г. Дедюхина – соль.

Согласно договору, задача перевозчика – сохранить груз от подмочки, в случае необходимости вместе с рабочими спасти его, «на берег вытаскивать и пересушить, и что будет спасено, то погрузить и доставить до назначенного места». Законодательство предусматривало ответственность работников за бездействие. Но даже добросовестность лоцманов не гарантировала сохранность транспортируемых товаров. В 1864 г. коломенка со стеклянной посудой, принадлежавшей потомственному почетному гражданину, ардаатовскому купцу Ивану Ступину (товар был с его собственной фабрики), столкнулась возле Козмодемьянска с буксирным пароходом «Апостол Павел». Сразу же судорабочие подняли парус и по ветру сплывали судно на две версты, чтобы расположить его на луговой стороне берега Волги, и закрепили коломенку якорем, брошенном на землю, после чего судно затонуло. Лоцман и восемь рабочих вытаскивали из коломенки груз баграми с глубины 10 аршин (около 7 м) в течение нескольких дней. Удалось найти 352 плетеные корзины (из нагруженных при отправлении 564), 143 куля (из 205) со стеклянной посудой, 64 ящика

постройки на деревянных гвоздях, некрытое и несмоленое, грузоподъемностью до 20 тыс. пудов, срок службы составлял всего одну навигацию, а затем судно шло на дрова. Полубарка – то же, что и барка, только короче и уже, использовалась для распаживания других судов по волжским мелям, грузоподъемность – до 5 тыс. пудов (82 т). Расшива – большое парусное судно с крышей, скрепленное железом, для плавания вверх по Волге; на его палубе устанавливались мачта и перила, грузоподъемность – до 20 тыс. пудов. Суряки – суда, сконструированные по типу белян, несмоленые, строились на реках Сура и Вятке, грузоподъемность составляла 20 тыс. пудов. Шитик – волжское мелкое речное судно, крытое округлой палубой (свое название получило из-за того, что первоначально доски на нем сшивались ивовыми прутьями), для перевозки мелочных товаров и распаживания, грузоподъемность составляла 8–10 тыс. пудов (в метрических мерах 131–164 т). Кладная лодка – грузовое парусное судно, способное идти в том числе против течения, имело плоскую палубу в половину судна, грузоподъемность составляла 2 500 пудов (41 т).

⁵⁰ Агафонов А. Из Казанской истории. Казань, 1906. С. 109.

⁵¹ Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России... С. 17–18.

⁵² ГА РТ. Ф. 84. Оп. 1. Д. 1. Л. 36.

(из 148) фаянсовой посуды, 55 (из 75,5) ящиков с листовым резным стеклом⁵³. Они были размещены на берегу для просушки. Из груза, объявленная ценность которого составляла 11 050 руб., удалось спасти товара всего на сумму 600 руб. (по оценке прибывших на место экспертов, среди которых был начальник дистанции, ратман магистрата, ценовщики от городской думы). Из-за тяжести воды, попавшей в посуду, и промочки сена, которым ее перекладывали, все корзины пришли в негодность; укупорочное сено оказалось загнившим и давшим теплоту от гниения, отчего фаянсовая посуда приняла «цветную влагу» и пожелтела, потеряв свой товарный вид. Стеклянная посуда испачкалась от попадания в нее воды с илом и требовала промывки с употреблением свинцовой дроби. Часть посуды была разбита. Стекло могло быть использовано только на заводе для переделки как бой.

В ходе следствия выяснилось, что капитан предлагал заплатить лоцману 300 руб. серебром на покупку нового судна, чтобы тот подал объявление о том, что «несчастье судну последовало по воле Божией» (очевидно, из-за неких форс-мажорных обстоятельств), но лоцман отказался⁵⁴. Суд, состоявшийся в 1868 г. в Чебоксарах (через четыре года после крушения!), признал виновным капитана парохода. Владелец товара купец Ступин, выражая свое несогласие с решением суда, намеревался подать в вышестоящий суд.

Негативным образом на процессе доставки товара сказывалась смена перевозчиков в пути даже вопреки воле хозяина груза (он иногда и не знал, кто и как его везет). В 1858 г. затонул товар, принадлежавший казанскому купцу А.В. Парамонову. Груз формировался в Перми, купец поручил доставить до Рыбинска тюки с сухими яловыми кожами весом 7 401 пуд 15 фунтов на общую сумму 7 864 руб. 50 коп. пароходному обществу коллежского асессора Ильина, которое, однако, не стало самостоятельно перевозить груз, а перепоручило это пермскому купцу 1-й гильдии Любимову, транспортировавшему грузы на собственном подчалке. Затем в Нижнем Новгороде товар был передан купцу И. Котельникову, который погрузил его в свое судно с казенной солью и подчалил к коноводной машине рыбинского мещанина А. Кузнецова. Машина, проходя фарватер, затопила подчалок⁵⁵.

Парамонов написал начальнику дистанции: «Кожи, и при том невыделанные, подчиняясь тому влиянию атмосферы, имеют свойство восприимчивое, следственно, будучи затоплены вместе с солью, не могли не принять ее в себя, а через это не иметь ныне доброты и тем более, что они положены были и наверх соли, а частию в середине и частию наверху, верхние же имели на себе до 30 000 порожних кулей сарапульского купца Ижболдина, препятствовавших поспешному спасению их и самой соли, и, вследствие утраты в себе достоинства, не могут по назначению своему быть доставлены в Санкт-Петербург»⁵⁶.

Кожи были вытащены на берег для просушки, но, на беду предпринимателя, на несколько дней установилась дождливая погода. Назначенные эксперты – рыбинские купцы – посчитали возможным продать кожи, которые «слегка помялись при просушке», по цене, превышавшей 6 руб.⁵⁷ Купец не смог доказать сумму своего убытка, так как потребовалось предоставить свидетельство о «первобытном состоянии» товара. Дело передали в Ярославский уголовный суд в 1860 г., но Парамонов, видимо, отказался от претензий, его искали через полицию до 1862 г. Таким образом, затопление судна почти всегда означало невозвратные потери: законодательство, предусматривавшее материальную ответственность перевозчиков, не могло решить проблему, из каких средств им возмещать ценность груза, многократно превышавшую по стоимости их собственное имущество и заработки. Таким образом, перевозки оставались рискованным делом – не всегда удавалось избежать неблагоприятного исхода.

При транспортировке по водным путям важной задачей также была борьба с грабежами. В России для охраны торговых караванов на Волге в XVIII–XIX вв. применялись гардкоты (или гардкоуты) – гребные шлюпки с небольшой пушкой на носу⁵⁸. От Нижнего Новго-

⁵³ ГА РТ. Ф. 13. Оп. 1. Д. 789.

⁵⁴ Там же. Л. 8 об.

⁵⁵ Подчалок – грузовое судно, подчаленное к ходовому (лодка, барка).

⁵⁶ Государственный архив Ярославской области в г. Рыбинске. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2896. Л. 3.

⁵⁷ Там же. Л. 13.

⁵⁸ Мирошниченко В.В. Организационно-правовые мероприятия... С. 32.

рода до Астрахани в 1832 г. курсировало 18 гардкоутов, во время шествия караванов большая их часть сосредоточивалась на территориях Казанской и Нижегородской губерний. Другие же участки реки часто оставались неприкрытыми – на расстоянии 500 верст курсировало всего 12 судов. Разбойники обычно выжидали отплытия гардкоута, убеждались в том, что тот не вернется, и наносили удар позади его⁵⁹.

Случалось, что гардкоутные экипажи несвоевременно приступали к патрулированию Волги из-за неготовности своих судов и отсутствия соответствующих приказов. Формированием и крейсированием гардкоутов занималось Главное управление путей сообщения, которое взаимодействовало с Казанской адмиралтейской конторой. В 1829 г., по данным на 25 апреля, когда уже давно было открыто судоходство, находившиеся в Казани 5 и в разных губерниях 15 военных гардкоутов оставались неисправными. Для обеспечения безопасного плавания судов казанский гражданский губернатор И.Г. Жеванов по своей инициативе предписал местным земским исправникам, чтобы они «приняли какие только могут по обстоятельствам меры». Были созданы обывательские караулы и разъезды. Но губернатор признавал, что цель охраны общественного порядка этим достигнута быть не может: «...Возмогут ли безоружные и робкие поселяне остановить иногда целое буйное скопище, снабдившее себя оружием и решительно предпринявшее злодейский умысел?»⁶⁰. Обыватели самовольно оставляли стражу, подкупали земское начальство, делавшее расследование об этом, чтобы избежать ответственности.

Тогда И.Г. Жеванов, «дабы не упустить удобного времени, ибо полая вешняя вода начала уже спадать», отдал распоряжение Казанской адмиралтейской конторе починить пять гардкоутов, укомплектовать их всем необходимым и снабдить служителей денежными суммами, назначить на них командиров для отправления по дистанциям по примерам прежних лет. К курсированию Волги гардкоутные команды приступили только 29 мая 1829 г.

Результаты подобной медлительности не заставили себя долго ждать. 2 мая 1829 г. возле Козмодемьянска был ограблен крестьянин вотчины князя Юсупова Нижегородской губернии Иван Арефьев, следовавший вниз по р. Волге на небольшой кладной лодке с мелочным товаром, двумя работниками и 12-летним сыном. На следующий день он довел до сведения чебоксарского смотрителя судоходства капитана Белова, что «...ограбили его наехавшие из захвостья острова в легкой лодке неизвестные ему воровские люди 5 человек, вооруженные каждый ружьем и саблею, которые отняли у него разных из числа товаров, мелочных вещей и денег всего на 279 рублей 45 копеек...»⁶¹.

Суда, плывшие в составе каравана, были в большей безопасности, чем те, кто предпочитал одиночное водхождение. Судохозяевам предписывалось самостоятельно предпринимать меры к предотвращению грабежей: путем вооружения работников торгового судна, содержания ночного и дневного караула из 4–5 человек на носу и корме баржи, предания военному суду тех работников, которые не оказали сопротивления грабителям. Однако данные меры не гарантировали сохранение грузов. Управляющий III Округом путей сообщения Корпуса инженеров генерал-майор Н.И. Яниш в 1834 г. рапортовал главноуправляющему путями сообщения и публичных зданий графу К.Ф. Толю: «...По всем сведениям, в Округе имеющимся, известно, что во время стояния судов все на них рабочие пребывают в глубоком сне, а при нападении обыкновенно не предпринимается никаких мер к защите; лодки же, прибрежным жителям принадлежащие, оставляются в ночное время без всякого надзора, следственно для злонамеренных людей предоставляется полная свобода к содеянию всех возможных неистовств...»⁶². Отмечалось, что даже если на судне было 35–60 рабочих, они не оказывали сопротивления грабителям.

Вотчинному начальству прибрежных селений было приказано иметь в ночное время строгий караул за своими лодками. Гражданским губернаторам Нижегородской, Казанской,

⁵⁹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1286. Оп. 5. Д. 497. Л. 9 об.

⁶⁰ Там же. Л. 10.

⁶¹ Там же. Оп. 4. Д. 262. Л. 15.

⁶² Там же. Оп. 5. Д. 497. Л. 45.

Симбирской, Саратовской и Астраханской губерний предписывалось применять для защиты судов § 37, 96, 98, 113 и 226 Устава купеческого водоходства; лодки прибрежных жителей должны были иметь опознавательные знаки своей губернии и селения – выкрашены полосами спереди и сзади определенной краской (например, лодки Нижегородской губернии – красным цветом, Казанской – желтым, Симбирской – зеленым, Саратовской губернии – белым), иметь знак (на лодках одного селения – круг, на лодках другого селения – четырехугольник и т.д.) и номер, проставляемый на носу или на корме, чтобы по этим знакам можно было найти грабителей⁶³.

Как свидетельствуют источники, помощь судну со стороны других судов во время ограбления была чревата неприятностями и зачастую бесполезна. В Казанской губернии в 1832 г. произошло ограбление, о котором гражданский губернатор С.С. Стрекалов писал: «...В десяти верстах от устья реки Кокшаги, на луговой стороне в Козмодемьянском уезде, 5 июля напали 6 человек вооруженных людей на крестьянина Ветлужского уезда, Петра Иванова, сплавлявшего по течению Ветлуги лес, били его, требовали денег, и когда другие лесные промышленники, вблизи находившиеся, пристали к нему на помощь и готовы были одного из сих неблагонамеренных людей схватить, сделали из ружей три выстрела, ранили двоих крестьян, помогавших Иванову, и уехали на лодке вниз по реке Ветлуге»⁶⁴.

Опасность для судов особенно возрастала в ночное время. В 1849 г. был ограблен купеческий сын Семен Слакинцев из г. Устюжна Железнопольская Новгородской губернии, плывший с двумя рабочими из Казани вниз по Волге для закупки яблок на своей тихвинке (беспалубное грузовое судно) и остановившийся возле села Буртасы на ночлег. В корме тихвинки располагалось жилое помещение, в носу – кладовая. Грабители, заняв судно (один из них сел на борт, другой – на каюту, третий встал возле каюты), стали звать хозяина и проситься на ночлег, поскольку их лодка якобы не могла всех вместить. Первоначально судовладелец вел диалог не открывая дверь, но затем он вышел из каюты, чтобы удостовериться в правдивости слов неожиданных гостей, и представился им не хозяином, а простым рабочим. Грабители тут же напали на него, схватив сзади за обе руки, приставив к его груди нож, требуя рассказать, где хозяин хранит деньги. С. Слакинцев вынужден был просить пощады и указать разбойникам на дверь каюты, ворвавшись в которую, они сорвали замок с сундука и вынули из него шкатулку с ценными бумагами и деньгами – всего на сумму 800 руб. серебром. Кроме того, были похищены: одежда – теплый сюртук на черном овечьем меху, покрытый сукном, две пары ситцевых рубах, документы – годовой паспорт, торговое свидетельство, билеты на принадлежавшие купеческому сыну кладное судно и лодку, билет для рабочего человека⁶⁵. Дело было рассмотрено Уголовной палатой, виновными оказались крепостные крестьяне помещика В.И. Останкова. Таким образом, судоходство в рассматриваемый период подчас носило экстремальный характер.

Осенью период навигации завершился. Все суда необходимо было подготовить к зимовке, и это можно считать последним этапом логистической цепи. Интересные примеры отдачи владельцами судов на зимовку были найдены в архиве Ярославля. Так, в октябре 1802 г. между посадским жителем Ярославля И. Гармановым и елабужским купцом В. Мильниковым в Ярославле был заключен договор о том, что Гарманов сохранит в течение зимы (до вскрытия льда весной 1803 г.) пустую барку купца: поставит ее в удобное для зимовки место, защитит от осеннего и вешнего льда, не допуская попадания в нее воды; весной подрядчик был обязан вычистить судно от снега, удалить лед вокруг него и передать в исправном состоянии купцу или доверенному лицу. Стоимость охраны барки составляла 25 руб., из которых авансом Гарманову выдано 15⁶⁶. В октябре 1834 г. аналогичный контракт для охраны гусянки заключен между ярославскими мещанами братьями Иваном и Михаилом Байбородинами и чистопольским купцом 2-й гильдии Иваном Логутовым. Срок хранения

⁶³ ПСЗ РИ Собр. 1, СПб., 1930. Т. XXXVIII. № 29317.

⁶⁴ РГИА. Ф. 1286. Оп. 5. Д. 497. Л. 14.

⁶⁵ ГА РТ. Ф. 13. Оп. 2. Д. 70. Л. 12–13.

⁶⁶ Государственный архив Ярославской области (ГАЯО). Ф. 501. Оп. 1. Д. 73. Л. 28–28 об.

обозначался до 15 июня будущего года. Цена контракта составила 80 руб., сумма неустойки за утрату судна – 2 800 руб.⁶⁷

Заключение. Полученные данные и приведенные выше примеры позволяют сделать вывод о том, что к первой половине XIX в. была налажена и постепенно совершенствовалась система доставки товаров по водным путям, развивалась транспортная инфраструктура, стал достаточно прозрачным и механизм оформления сделок. Однако не были устранены препятствия и риски, с которыми купцам приходилось сталкиваться в процессе транспортировки: затопление судна и порча товара, грабежи. Законодательные меры по защите интересов купечества не всегда позволяли компенсировать стоимость потерянного товара.

Развитие купеческого судоходства, несмотря на сложности доставки грузов, оказало существенное влияние на формирование как товарного рынка, так и рынка труда. Значение камского и волжского водохранилища на прилегающие районы возросло к середине XIX в. в связи с появлением пароходов. Водное пространство, пристани стали местом коммерческой коммуникации купцов, особой средой для их торгово-посреднической деятельности.

Литература

Агафонов А. Из Казанской истории. Казань: Лито-типография И.Н. Харитоновна, 1906. 223 с.

Арсеньев К. Гидрографическое обозрение России // Журнал Министерства внутренних дел. 1836. Ч. XIX. № 1. С. 1–76.

Артемов А. Список населенных мест по сведениям 1859 г. Казанская губерния. СПб.: Типография Карла Вульфа, 1866. 322 с.

Бакшаев А.А. Организация транспортировки продукции казенных горных округов Урала в первой половине XIX века // Вестник Удмуртского университета. Сер.: История и филология. 2018. Т. 28, № 4. С. 522–532.

Бахтурин Д. Краткое описание внутреннего Российской империи водохранилища между Балтийским, Черным, Белым и Каспийскими морями. СПб.: Типография Шнора, 1802. 111 с.

Богославский П.А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб.: Типография Морского министерства, 1859. 188 с.

Вернадский И. Исследования о бурлаках. [Б. м.], 1857. 89 с.

Гомилевский М.И. Описание города Рыбинска (Репринтное воспроизведение издания 1837 г.). Рыбинск: МедиаРост, 2012. 132 с.

Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982. 279 с.

Кафтырев Д. Описание водяных сообщений между Санкт-Петербургом и разными российскими губерниями. СПб.: Типография А. Смирдина, 1829. 45 с.

Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Казанская губерния / М. Лаптев. СПб.: Военная типография, 1861. 634 с.

Материалы для изучения хлебной торговли на Волге. Доклад А.А. Клопова, представленный съезду представителей железных дорог II группы. М.: Типо-литогр. И.И. Кушнерева и К, 1886. 341 с.

Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. 7: Затоны и места для зимовки судов на реках Волге и Каме. Казань, 1906. 54 с.

Мирошниченко В.В. Организационно-правовые мероприятия министерств внутренних дел и путей сообщения по пресечению разбоев в 20-е гг. XIX в. на реке Волга в Казанской губернии // Бизнес в законе. 2011. № 6. С. 32–34.

Обозрение судоходства 1836 г. по Вышневолоцкой системе / соч. Головинского // Журнал Министерства путей сообщения. Т. 2. Кн. 2. СПб., 1838. С. 78–103.

Обухова Г.И. Казенные и частные подряды и поставки хлеба купечеством Удмуртии в город Рыбинск во второй половине XVIII – 70-х годах XIX века // Вестник Удмуртского университета. История и филология. 2010. № 1. С. 33–45.

⁶⁷ ГАЯО. Ф. 967. Оп. 1. Д. 231.

Положение о мере и грузе барок, идущих по Вышневолоцкой системе // Журнал мануфактур и торговли. 1839. Ч. IV. № 10. С. 17–20.

Рассказов Л.П. Правовое регулирование ответственности лоцманов по законодательству России // Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. Юридические науки. 2020. Т. 6 (72), № 1. С. 73–79.

Тарасенко Ю.А. Начало правового регулирования перевозки в России // Транспортное право и безопасность. 2021. № 4 (40). С. 336–343.

Тарасенко Ю.А. Правовая конструкция перевозки по Уставу купеческого водохозяйства 1781 года // Транспортное право и безопасность. 2019. № 1 (29). С. 218–224.

Ульянова Г.Н. Хлебная торговля в Москве в первой половине XIX века: доставка зерна, муки и круп по водным путям // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 11–23.

Фурер Л.Н. Влияние судоходства на развитие капитализма в Поволжье (середины XIX в.). Казань: [Б. и.], 1959. 36 с.

Чибис А.А. Чебоксары – центр волжского бурлачества в середине XVIII века (по материалам Государственного исторического архива Чувашской Республики) // Чебоксары: история, этнография, культура: мат-лы Всерос. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 30 мая 2019 г.). Чебоксары, 2019. С. 92–102.

Шубин И.А. Волга и волжское судоходство: (история, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать, 1927. 908 с.

References

Agafonov, A. (1906). *Iz Kazanskoy istorii* [From Kazan History]. Kazan', Lito-tipografiya I.N. Kharitonova. 223 p.

Arsen'ev, K. (1836). *Gidrograficheskoe obozrenie Rossii* [Hydrographic Review of Russia]. In *Zhurnal Ministerstva vnutrennikh del*. Vol. XIX. No. 1, pp. 1–76.

Artem'ev, A. (1866). *Spisok naselennykh mest po svedeniyam 1859 g. Kazanskaya guberniya* [The List of Populated Places According to the Data of 1859. Kazan Province]. St. Petersburg, Tipografiya Karla Vul'fa. 322 p.

Bakshaev, A.A. (2018). *Organizatsiya transportirovki produktsii kazennykh gornykh okrugov Urala v pervoy polovine XIX veka* [The Organization of Transportation of Products of the Mining Districts of the Urals in the First Half of the 19th Century]. In *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Seriya: Istoriya i filologiya*. Vol. 28, No. 4, pp. 522–532.

Bakhturin, D. (1802). *Kratkoe opisanie vnutrennego Rossiyskoy imperii vodokhodstva mezhdru Baltiyskim, Chernym, Belym i Kaspiyskimi moryami* [A Brief Description of the Inland Navigation of the Russian Empire Between the Baltic, Black, White and Caspian Seas]. St. Petersburg, Tipografiya Shnora. 111 p.

Bogoslavskiy, P.A. (1859). *O kupecheskom sudostroenii v Rossii, rechnom i pribrezhnom* [About Merchant Shipbuilding of Russia, River And Coastal]. St. Petersburg, Tipografiya Morskogo ministerstva. 188 p.

Vernadskiy, I. (1857). *Issledovaniya o burlakakh* [Research on Burlaks]. 89 p.

Gomilevskiy, M.I. (2012). *Opisanie goroda Rybinska (Reprintnoe vosproizvedenie izdaniya 1837 g.)* [Description of the City of Rybinsk (Reprint Reproduction of the 1837 Edition)]. Rybinsk, Mediarost. 132 p.

Istomina, E.G. (1982). *Vodnye puti Rossii vo vtoroy polovine XVIII – nachale XIX veka* [Waterways of Russia in the Second Half of the 18th – Early 19th Century]. Moscow, Nauka. 279 p.

Kaftyrev, D. (1829). *Opisanie vodyanykh soobshcheniy mezhdru Sankt-Peterburgom i raznymi rossiyskimi guberniyami* [Description of Water Communications Between St. Petersburg and Various Russian Provinces]. St. Petersburg, Tipografiya A. Smirdina. 45 p.

(1861). *Materialy dlya geografii i statistiki Rossii, sobrannye ofitserami General'nogo shtaba. Kazanskaya guberniya* [Materials for Geography and Statistics of Russia, Collected by Officers of the General Staff. Kazan Province]. St. Petersburg, Voennaya tipografiya. 634 p.

(1886). *Materialy dlya izucheniya khlebnoy trgovli na Volge. Doklad A.A. Klopova, predstavlenyy s'ezdu predstaviteley zheleznykh dorog II gruppy* [Materials for the Study of Grain Trade on the Volga. Report of A.A. Klopov, Presented to the Congress of Representatives of the Railways of the II Group]. Moscow, Tipo-litogr. I.I. Kushnereva i K. 341 p.

(1906). *Materialy dlya opisaniya russkikh rek i istorii uluchsheniya ikh sudokhodnykh usloviy: Part. 7. Zatony i mesta dlya zimovki sudov na rekakh Volge i Kame* [Materials for Describing Russian Rivers and the History of Improving their Navigable Conditions. Backwaters and Wintering Places for Ships on the Volga and Kama Rivers]. Kazan'. 54 p.

Miroshnichenko, V.V. (2011). Organizatsionno-pravovye meropriyatiya ministerstv vnutrennikh del i putey soobshcheniya po presecheniyu razboev v 20-e gg. XIX v. na reke volga v kazan'skoy gubernii [Organizational-Legal Actions of the Ministries of Internal Affairs and Means of Communication for Suppression of Robberies in 1920s on the River Volga in the Kazan Province]. In *Biznes v zakone*. No. 6, pp. 32–34.

(1838). Obozrenie sudokhodstva 1836 g. po Vyshnevolotskoy sisteme (soch. Golovinskogo) [Review of Shipping in 1836 on the Vyshnevolotsk System (Op. Golovinsky)]. In *Zhurnal Ministerstva putey soobshcheniya*. Vol. 2, No. 2, pp. 78–103.

Obukhova, G.I. (2010). Kazennye i chastnye podryady i postavki khleba kupechestvom Udmurtii v gorod Rybinsk vo vtoroy polovine XVIII – 70-kh godakh XIX veka [The Role of Merchants of Udmurtia in State and Private Deliveries of Grain to the Town of Rybinsk in the Second Part of the 18th Century and in the 1870s]. In *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Istoriya i filologiya*. No. 1, pp. 33–45.

(1839). Polozhenie o mere i gruze barok, idushchikh po vyshnevolotskoy sisteme [Regulation on the Measure and Cargo of Barges Going Through the Vyshnevolotsk System]. In *Zhurnal manufaktur i trgovli*. Vol. IV, No. 10, pp. 17–20.

Rasskazov, L.P. (2020). Pravovoe regulirovanie otvetstvennosti lotsmanov po zakonodatel'stvu Rossii [Legal Regulation of the Responsibility of Pilots Under the Laws of Russia]. In *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki*. Vol. 6 (72), No. 1, pp. 73–79.

Tarasenko, Yu.A. (2021). Nachalo pravovogo regulirovaniya perevozki v Rossii [The Beginning of Legal Regulation of Transportation in Russia]. In *Transportnoe pravo i bezopasnost'*. No. 4 (40), pp. 336–343.

Tarasenko, Yu.A. (2019). Pravovaya konstruktsiya perevozki po ustavu kupecheskogo vodokhodstva 1781 goda [Legal Transportation Design According to the Merchant Shipping Charter of 1781]. In *Transportnoe pravo i bezopasnost'*. No. 1 (29), pp. 218–224.

Ulianova, G.N. (2022). Khlebnaya trgovlya v Moskve v pervoy polovine XIX veka: dostavka zerna, muki i krup po vodnym putyam [The Grain and Flour Trade in Moscow in the First Half of the 19th Century: a Water Transportation of Grain, Flour and Cereals]. In *Istoricheskiy kurier*. No. 3 (23), pp. 11–23.

Furer, L.N. (1959). Vliyanie sudokhodstva na razvitie kapitalizma v Povolzh'e (seredina XIX v.) [The Influence of Shipping on the Development of Capitalism in the Volga Region (Mid-XIX Century)]. Kazan. 36 p.

Chibis, A.A. (2019). Cheboksary – tsentr volzhskogo burlachestva v seredine XVIII veka (po materialam Gosudarstvennogo istoricheskogo arkhiva Chuvashskoy Respubliki) [Cheboksary, the Center of the Volga Barge Haulers in the Middle of 18th Century (By the Materials of the Chuvash Republic State Historical Archive)]. In *Cheboksary: istoriya, etnografiya, kul'tura. Materialy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (Cheboksary, 30 maya 2019 g.)*. Cheboksary, pp. 92–102.

Shubin, I.A. (1927). *Volga i volzhskoe sudokhodstvo (istoriya, razvitie i sovremennoe sostoyanie sudokhodstva i sudostroeniya)* [Volga and Volga Shipping (History, Development and Current State of Shipping and Shipbuilding)]. Moscow, Transpechat'. 908 p.