

УДК 656.62:94(47)

© Петров Юрий Иванович

— кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
petrov52@ro.ru

Развитие водных путей сообщения и судоходных средств в России в эпоху «дворцовых переворотов»

Аннотация. В статье рассматриваются меры правительства в послепетровскую эпоху, направленные на развитие водных путей сообщения и судоходных средств. Показаны усилия, прилагаемые правительством к обновлению судоходного парка и поддержанию в рабочем состоянии системы каналов и речных путей сообщения.

Ключевые слова: история; транспорт; законодательные акты; речные пути сообщения; каналы; суда; пороги.

© Petrov Yu.

— candidate of historical sciences, associate professor,
professor of «The customs law and customs affairs»
of the Law institute of Russian university of transport

Development of waterways and shipping facilities in Russia in the era of «Palace coups»

Abstract. The article deals with the measures of the government in the post-Peter I era aimed at the development of waterways and shipping facilities. The efforts made by the government to update the shipping fleet and maintain the system of canals and river ways of communication are shown.

Keywords: history; transport; legislation; river lines of communication; channels; the court; the thresholds.

После смерти Петра I, в январе 1725 г., в стране стал наблюдаться некоторый спад в экономическом развитии. Дело совершенствования государственного устройства медленно продвигалось вперед и в

продолжении почти 40 лет заметных перемен не произошло. Приемники Петра сохраняли устроенный им порядок, старались по его примеру оказывать покровительство торговле, развивать промыслы. Однако вскоре был ликвидирован Главный магистрат [1, с. 62], который служил опорой купеческому сословию, новые же учреждения не соответствовали намеченным целям, а запрет на вывоз за границу хлеба, леса и других товаров негативно отразился на внутренней промышленности. Установившееся господство временщиков, чаще всего заботившихся о собственных интересах, а не о государстве, привело к расстройству народного хозяйства и финансов. Темпы развития путей сообщения также замедлились. Вместе с тем дороги по-прежнему оставались в поле зрения правительства, обустроивались водные пути, первые работы по устройству которых начались при Петре I и которым он отводил особую роль в развитие государства.

Практика судоходства изстари сложилась таковой, что торговцы свои товары везли по широким рекам на судах большего размера, а для малых рек использовали суда, приспособленные к руслу этих рек и потом товары при переходе из малых рек в большие и обратно перекладывались в суда, соразмерные предстоящему водному пути. Как правило, в местах впадения одних рек в другие жили судопромышленники, снабжавшие торговцев судами. Отдельные торговцы сами имели в этих местах собственные дворы-гавани и там держали в запасе суда. Монастыри же, например, активно занимавшиеся в старину торговлей, имели в таких местах подворья. Таким образом постоянная необходимость в судах развивала и разнообразила судовой промысел. Для всякого русла были свои суда, и потому в старых источниках встречается множество названий разного рода судов и лодок, которые сохранялись довольно долго в практике российского судоходства [2, с. 3].

Стремясь, навести порядок в судоходстве и прежде всего на море, 31 августа 1728 г. вышел указ «О делании новых гекботов, галиотов и плоскодонных судов, с назначением в каких водах какия суда к плаванию могут быть допукаемы». Его появление стало результатом обращения купечества в комиссию о коммерции, из которого следовало, что в разных приморских городах и регионах страны их интересы не совпадали во взгляде на использования судов. Указ установил порядок, определивший, по каким водам те или иные типы судов могли перемещаться по морям и рекам, возложив контроль за его исполнение на губернаторов, воевод и других специально уполномоченных лиц. По Каспийскому морю разрешалось плавать на галиотах [3] и им подобных судах, сделанных на Волге и впадающих в нее реках, в местах, где были дубовые и сосновые леса. Эти суда, изготовленные из дуба и сосны, должны были иметь крепкую оснастку. Для поощрения владельцев таких судов их освобождали от уплаты пошлин с купленного леса и рыбных снастей. Эверсы [4] и романовки [5] для движения по Волге и на море должны были

изготавливаться без использования соединительных скобок, а на плоскодонных судах, используемых для хода по Волге между Нижним Новгородом и Астраханью, скобы могли использоваться только на днищах. Последнее правило распространялось и на суда, плавающие от Нижнего Новгорода в города, находившиеся выше по Волге, а также по другим рекам до Москвы, Твери, Ярославля и обратно [6, с. 178]. По Ладожскому и Онежскому озерам разрешалось ходить с любым грузом только морским судам. На барках же и плоскодонных судах по Ладожскому озеру могли перевозить только бревна, доски и дрова. Для движения по Белому и Мурманскому морям от Соловков до Архангельска и по реке Двине требовалось делать галиоты, гукоры [7], краеры [8] и эверсы, а промышленникам для рыбного и звериного промыслов делать шерботы [6, с. 179]. Строительство надежных, качественных судов могли обеспечить только соответствующие материалы, в этих целях положение предусматривало заготавливаемый лес рубить, начиная с ноября месяца, а доски содержать в течение двух лет под кровлей [9, с. 86].

Речное судоходство было сопряжено с большими трудностями, вызванными наличием многочисленных порогов, которые могли преодолевать только с помощью лоцманов. Пороги приносили большие убытки частным лицам и государству. В июне 1740 г. полковник Невельской докладывал Правительствующему сенату, «что нынешнею весною с корабельными лесами, из купецких пять судов разбило и повредило» на Боровицких порогах. В ответ на это Сенат призвал усилить контроль за состоянием судов, прибывающих для преодоления порогов, не разрешать делать это судам, имеющим даже незначительные повреждения, при этом принимая решения строго руководствоваться Инструкцией и именными Указами, данными на этот счет. Кроме того Сенат потребовал от Невельского еженедельно докладывать о количестве судов прибывающих к Боровицким порогам, численности успешно их преодолевающих, и о тех, которые получили повреждения, называя хозяев этих судов. По разбитым и получившим повреждения этой весной судам Невельскому было приказано провести расследование, принять решения и о результатах доложить в Сенат. Было указано и Адмиралтейской коллегии, которой принадлежал корабельный лес, чтобы она, осуществляя сплав леса, строже подходила к выбору судов для этой цели [10, с. 136—137].

Через месяц положение на Боровицких порогах побудило Правительственный Сенат издать указ «Об осторожностях в пропуске судов через Боровицкие пороги и о присылке ведомостей в Сенат, через две недели, о числе пропущенных судов», основанием к нему послужило донесение двух дворян — Баранова и Епалеева о ситуации на Боровицких порогах в период с 25 апреля по 1 июня. В рапорте дворян отмечалось, что в это время на порогах были разбиты полностью или серьезно повреждены 21 судно с корабельными лесами, с господскими и

купеческими товарами, виновные лоцманы понесли наказания. Сенат издает приказ навести порядок в движении судов через пороги. Прежде всего, все суда, преодолевающие пороги, должны сопровождаться лоцманами. Спускаться в пороги следовало только с грузом, соответствующим условиям реки, т.е. в зависимости от ее глубины. От тяжелого груза суда должны были освобождаться, а груз мог быть распределен по другим судам. Сенат просил дворян прислать свои наблюдения и соображения о наилучших способах преодоления порогов, а также сообщить незамедлительно о тех местах, которые требуют расчистки. В указе напоминалось и об ответственности, которая лежала на дворянах за повреждения, наносимые судам. В случае если дворяне не обеспечат надлежащие условия для прохода судов по порогам без причинения им вреда, их ожидал серьезный штраф и другие меры ответственности. Удовлетворяя просьбу дворян заменить канцеляриста, возраст и ослабленное зрение которого не позволяло ему хорошо исполнять свои обязанности, Сенат поручил Герольдмейстерской конторе осуществить замену. Военной коллегии также было дано поручение осуществить осмотр и разработать мероприятия, позволявшие наилучшим образом чистить пороги [11, с. 179—180].

Снижению количества повреждений судов на порогах, по мнению правительства, должны были служить и меры, которые устанавливали определенный порядок перемещения судов в сопровождении лоцманов. В сенатском указе от 19 сентября 1740 г. предписывалось вышневолоцких лоцманов нанимать для спуска судов только до Ношкинской пристани, а для Липецкой пристани подобрать особых лоцманов, из числа наиболее искусных в деле спуска судов по порогам и поручить им проводку судов до порога Чернеца, при этом с каждого купеческого или иного судна лоцманам устанавливалась оплата в размере 35 коп. Лоцманам, находившимся на пороге Чернец, поручалось спускать суда до Опеченской пристани [12], с доплатой 20 коп. за дополнительную работу [13, с. 268—269].

Развивая водные пути сообщения, Петр активно занимался строительством каналов. Он серьезнейшим образом изучал единственную в мире сеть вечно движущихся и не требующих ремонта шоссейных дорог, какую природа дала русской торговле в бассейнах русских рек. В уме Петра, как считает Ключевский, «много лет складывался великолепный план канализации этих столь остроумно расчерченных природой бассейнов». Но выполнению этого плана серьезно мешали колебания во внешней политике [14, с. 112]. Многие были спланированы и даже началось строительство, но из шести задуманных каналов при Петре окончен был только один.

С открытием в 1728 г. плавания по Ладожскому каналу именным Указом от 18 апреля «О пропуске судов чрез Ладожский канал без всякого задержания...» было разрешено плавание по нему всем лицам и судам,

осуществляющим перевозку товаров и продуктов [15, с. 33]. Но сразу же вопросам его эксплуатации было уделено серьезное внимание. Это обуславливало и высокую плату, которая взималась за проход через искусственные сооружения канала. В 1731 г. с проходящих по каналу судов, нагруженных мукой в количестве 400 кулей [16], взимали пошлину в размере 8 руб., при грузе в 350 кулей — 7 руб., а в 300 кулей — 6 руб., с прочих брали соразмерно их весу [6, с. 181].

Для выполнения текущих работ на канале в 1735 г. был сформирован рабочий батальон, размещенный вблизи Ладожского канала. В 1740 г. Инженер-подполковник Людвиг обратился в правительство с рапортом о выделение батальону кроме обер и унтер-офицеров еще 78 рядовых и 26 денщиков. Эту потребность в людях он объяснял требованием генерал-фельдмаршала графа Миниха обеспечить качественное и безопасное содержание канала. Полковник просил дополнительный контингент из рекрутов. Кабинет-министров рассмотрев эту просьбу, указал Военной коллегии пополнить батальон отставными полевыми полков, взятых из гарнизонов, при этом сделать так, чтобы батальон при Ладожском канале был расселен в своих домах, а солдатских жен и детей перевести из мест их проживания к мужьям и в дальнейшем руководствоваться этим правилом [6, с. 65]. Для создания кадрового резерва специалистов, необходимых для обслуживания канала, в 1753 г. при батальоне открыли школу, в которой стали обучаться солдатские дети [6, с. 181—182].

Оберегая канал и его искусственные сооружения от повреждений в 1741 г., правительство запретило помещикам и крестьянам прибрежных к каналу земель, под угрозой штрафа, пускать скот для выпаса к плотинам, насыпям и дорогам, проходящим вблизи канала. Владельцам плотов, барок и судов было предписано надолго не задерживаться в канале без веских на то оснований, а за необоснованный простой налагался штраф.

В 1754 г. таможенная реформа графа Шувалова привела к отмене в стране внутренних таможенных пошлин. Эта реформа благотворно сказалась на развитии торговли в стране и в целом экономики. Но в этом же году был отменен сбор с товаров, перемещаемых на судах по Ладожскому каналу, который направлялся на его содержание, взамен в портовых таможнях стали взимать платеж, в размере 2% от стоимости товаров вывозимых за границу [6, с. 182].

С основанием Петербурга возникла мысль связать новую столицу водным путем с внутренними областями. Сесть в лодку на Москве-реке и высадиться на Неве без пересадки было мечтой Петра. С крестьянином Сердюковым Петр исходил глухие места новгородского и тверского края, обследовал реки и озера и приступил к устройству Вышневолоцкой судоходной системы, начав рытье канала между рекой Тверцой притоком Волги и рекой Цной, которая, образуя своим расширением озеро Мстино, выходила из него под названием реки Мсты и впадала в озеро Ильмень [14, с. 112—113]. В 1706 г. работа на первом канале Вышневолоцкой

системы была завершена, но через десятилетие каменный шлюз из-за небрежного отношения и слабого надзора занесло песком, и с трудом удалось расчистить путь. В 1719 г. Петр передал Вышневолоцкий канал в частные руки новгородцу Сердюкову, обязав его при этом строить шлюзы на собственные средства, в награду ему и на содержание шлюзов были переданы деньги, выручаемые от платы с проходящих груженых судов. В 1722 г. Сердюков получил указание в вышневолоцких шлюзах сделать ворота в боровицких порогах, разобрать каменные запоры, сделанные для рыбной ловли, обеспечив тем самым свободное судоходство, а от Твери до Вышнего Волочка, по обе стороны реки Тверцы вычистить бечевник [6, с. 82].

После смерти Петра Сердюков продолжал заниматься сооружением шлюзов и очисткой русел рек. В 1742 г. за прочистку реки Мсты, за устройство шлюзов и выполнение других работ он был пожалован в потомственное дворянство. Ему так же, как и прежде, было указано, что когда деревянные шлюзы устареют, он должен будет на свои деньги построить каменные, а также для свободного судоходства по реке Тверце каменистые и порожистые места очистить. В 1740-е гг. получаемый Сердюковым денежный сбор с барок и судов был увеличен, теперь его стали брать с длины плавсредства, с каждой сажани по 10 коп., при этом оставив неизменным размеры сборов с плотов с кладью и малых лодок. В 1743 г. за работы, произведенные Сердюковым на участке от реки Шланы до рек Ржавцы и Уны, ему передали в собственность прибрежные земли вдоль построенных каналов, на расстоянии в 100 сажень [6, 183].

Проблемой судоходства со времен Петра являлось состояние судов, используемых для плавания по рекам и морям. Большинство судов, созданные еще при царе Алексее Михайловиче, отце Петра I, были не пригодны для передвижения по морям, часто гибли. Непрочные, сделанные обычно из сырой древесины, с неплотно пригнанными боковинами соединенными скобами, и не проконопаченные, многие в плаваниях тонули вместе с грузом, нанося серьезный урон торговле. Поправить сложившееся положение, можно было только отказавшись от использования старых судов и наладив строительство современных надежных кораблей.

В 1714 г. Петр I запретил на Ладожском озере, где наиболее часто гибли корабли, использовать для перевозки грузов все ранее построенные суда. Судостроителям были предложены рабочие проекты новых судов, таких как эверсы, коломенки [18] и романовки. Однако поскольку кораблей новых моделей не хватало, то в 1718 г. правительство разрешило продовольствие и другие товары привозить по рекам и озерам в Санкт-Петербург и в другие города на старых судах. Но на следующий год последовало указание старые суда в городах переклеймить, т.е. поставить на учет, и более этих моделей не делать под угрозой ссылки и уничтожения вновь построенных [6, с. 77-78].

Однако новое приживалось с трудом, да и возможности по строительству современных судов были ограничены технологически и ресурсно, но правительство настаивало на обновлении судоходного фонда и в 1720 г. вторично были направлены представители власти на судоверфи с приказом ликвидировать суда старых моделей, а хозяев подвергнуть установленным наказаниям [6, с. 79]. Вместе с тем интересы государства вынуждали продолжать пользоваться судами старых образцов. В 1725 г. продлили еще на три года перевозку соли, хлеба, железа и меди на старых судах из Астрахани по Волге и по другим рекам до Ладожского озера, при этом было подтверждено ранее выдвинутое требование строить современные суда. В январе 1726 г. Правительствующий сенат приказал в барках, перевозящих доски и бруски от Шлиссельбурга до Санкт-Петербурга и до Кронштадта для заграничной торговли, не прорубать боковины, чтобы не повредить пиломатериалы, но после разгрузки барок их надо было разбирать [19, с. 560].

В 1727 г. было разрешено в Петербург из Новгорода, Ладоги и других близлежащих мест пропускать лодки и барки с досками, посудой, овощами и сеном, не прорубая у барок боков в Шлиссельбурге, но по выгрузке товаров в Петербурге хозяева барок должны были их разламывать или продавать для разборки другим лицам, а мелкие суда могли возвращаться обратно [20, с. 871]. После открытия в 1728 г. Ладожского канала именным указом разрешили плавание «всяких чинов людей со всякими материалами и припасами и с провиантом», но вновь было указано о ликвидации барок, доставивших в Санкт-Петербург товар [21, с. 33].

Процесс расставания со старыми типами судов шел медленно. В 1748 г. вышло очередное указание запрещавшее использовать топорные барки, как судоходные средства, однако и в начале 1760-х гг. изготовление их продолжалось [2, с. 3].

В рассматриваемый исторический период не произошло больших открытий и серьезных перемен. Но они и не могли произойти, ведь история показывает нам, что всегда после коренных преобразований, случавшихся в жизни народа, наступали времена остановки. Народ, утомленный чрезмерными усилиями в это время как бы отдыхал, жизнь его в развитии своем как бы останавливалась, и только по прошествии определенного времени снова начиналось движение вперед. В государстве для этого должны были сложиться соответствующие условия и появиться соответствующие личности.

Литература

1. ПСЗ. — Т. VIII. — 1728. — № 5302.
2. Житков, С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период: 1798—1898. — СПб., 1900.
3. Галиот — парусное двухмачтовое судно водоизмещением 200—300 т.
4. Эверс — грузовое одномачтовое плоскодонное судно, имеющее вооружение.
5. Романовка — парусное речное судно, вошло в истории как замечательное

изобретение людей, живших в городе Романове Ярославского края на рубеже XVII—XVIII вв. Романовки до середины XIX в. плавали по Волге, перевозя значительное количество грузов.

6. Семенов, А. Изучение исторических сведений о Российской внешней торговле и промышленности с половины XVII столетия по 1858 г.. Часть первая. — СПб., 1859.
7. Гукор — парусное двухмачтовое судно с широким носом и круглой кормой водоизмещением 60—200 т.
8. Краер — парусное грузовое, торговое или промысловое плоскодонное судно.
9. ПСЗ. — Т. VIII. — 1728. — № 5327.
10. ПСЗ. — Т. XI. — 1740. — № 8126.
11. ПСЗ. — Т. XI. — 1740. — № 8161.
12. Опеченская пристань — село в Боровичском уезде Новгородской губернии. Опеченская пристань была важным лоцманским центром Вышневолоцкой водной системы.
13. ПСЗ. — Т. XI. — 1740. — № 8250.
14. Ключевский, В. О. Соч. : в 9 т. — Т. 4. Курс русской истории. — М., 1989.
15. ПСЗ. — Т. VIII. — 1728. — № 5265.
16. Куль — мешок, устаревшая торговая мера объема сыпучих тел (около 9 пудов).
17. ПСЗ. — Т. XI. — 1740. — № 8050.
18. Коломенка — беспалубное речное судно.
19. ПСЗ. — Т. VIII. — 1726. — № 4819.
20. ПСЗ. — Т. VII. — 1727. — № 5170.
21. ПСЗ. — Т. VIII. — 1728. — № 5265.

Literature

1. PSZ. — Vol. VIII. — 1728. — № 5302.
2. Zhitkov, S. M. Historical overview of the structure and content of waterways and ports in Russia for a century: 1798-1898. — SPb., 1900.
3. Galiot is a sailing two-masted vessel with a displacement of 200-300 tons.
4. Evers-cargo single-mast flat-bottomed vessel with weapons.
5. Romanovka is a sailing ship, river, entered in history as a wonderful invention of people who lived in the town of Romanov in the Yaroslavl region at the turn of XVII—XVIII centuries of Romanovka until the mid-nineteenth century sailed along the Volga, carrying significant amounts of cargo.
6. Semenov, a Study of historical data on Russian foreign trade and industry from the half of the XVII century to 1858.. Part one. — SPb., 1859.
7. Gukor is a sailing two-masted vessel with a wide nose and a round stern with a displacement of 60—200 tons.
8. Crater-a sailing cargo, commercial or commercial flat-bottomed vessel.
9. PSZ. — Vol. VIII. — 1728. — № 5327.
10. PSZ. — Vol. XI. — 1740. — № 8126.
11. PSZ. — Vol. XI. — 1740. — № 8161.
12. Opocenska Marina — village in the Borovichi district of the Novgorod province. Opocenska Marina was an important pilot center vyshnevolotskaya water system.
13. PSZ. — Vol. XI. — 1740. — № 8250.
14. Klyuchevsky, V. O. Op. : 9 t-4. The course of Russian history. — M., 1989.
15. PSZ. — Vol. VIII. — 1728. — № 5265.
16. Cul — bag, legacy trading a measure of loose bodies (about 9 pounds).
17. PSZ. — Vol. XI. — 1740. — № 8050.

18. Kolomenka — undecked river vessel.
19. PSZ. — Vol. VIII. — 1726. — № 4819.
20. PSZ. — Vol. VII. — 1727. — № 5170.
21. PSZ. — Vol. VIII. — 1728. — № 5265.