

СООБЩЕНИЯ, НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ

УДК 94(47).083

А.А. ЗАВЬЯЛОВ

ТРАНСПОРТИРОВКА СЕРЕБРА И ЗОЛОТА С ЗАВОДОВ АЛТАЙСКОГО ОКРУГА В ПЕТЕРБУРГ В КОНЦЕ XIX в.

Алтайская государственная академия образования
им. В.М. Шукшина
г. Бийск
e-mail: mns@gasu.ru

Истории горных заводов Алтая посвящена значительная исследовательская литература, отобразившая процесс их образования, деятельность, влияние их на хозяйственно-экономическое и культурное развитие местного населения. Однако транспортировка золота и серебра с Алтая в Петербург, не нашла в ней своего отражения. В силу этого и была предпринята попытка: проследить пути доставки золота и серебра с Алтая в Петербург в конце XIX в., определить (с учетом путей доставки) расходы на нее. Решить поставленную задачу помогли архивные документы, которые впервые вводятся нами в научный оборот. Они позволили не только установить общий объем расходов на перевозку золота и серебра с Алтая в столицу, но и определить затраты на их перевозку по сухопутью, воде, а позднее – по железной дороге.

Ключевые слова: Алтай, выплавка серебра, золота. Петербург, водный путь, железная дорога, расходы.

Кризисные явления, поразившие Россию на исходе XIX в., не обошли стороной и ее окраины, в том числе кабинетское хозяйство Алтайского горного округа. Одним из главных факторов, углублявшем кризис горных и металлургических предприятий Алтая, который особенно сильно проявился с 1864 по 1893 г., стала «внутритранспортная» проблема. Отмечая данное обстоятельство, Т.И. Агапова писала по этому поводу следующее: «Промышленная направленность хозяйства в XIX веке настоятельно требовала кардинального совершенствования средств связи, замены устаревшего традиционного гужевого транспорта более экономичным и прогрессивным» [1, с. 352]. Она особо подчеркивала, что характер производственных перевозок на Алтае разделялся в то время на две категории: внутренние (внутрирайонные) и внешние (межрайонные). Изучению проблем, связанных с внешними перевозками, в частности, серебра и золота по маршруту Барнаул – Петербург в конце XIX в., и посвящена настоящая статья.

Как известно, Алтайские горные заводы А.Демидова стали, начиная с 20-х гг. XVIII в., поставлять стране так необходимую ей медь. В те же годы недоброжелатели заводчика не раз извещали «высокие власти», что «добывает оный Демидов» наряду с медью и серебром, и золотом. После смерти заводчика его Алтайские заводы были взяты в 1747 г. на «государево имя». С этого времени и стали они собственностью царской семьи и ее «содержателями». Ведал и управ-

лял ими «Кабинет Ея Императорского Величества» (далее – Кабинет. – А.З.). Отныне все, что производилось на Алтайских железоделательных заводах шло на удовлетворение потребностей российских монархов. Кольвано-Воскресенский (впоследствии Алтайский) горный округ, на территории которого находились вышеназванные заводы, напрямую подчинялся только Петербургу [2, с.110].

В XVIII в., в период подъема горнозаводской промышленности на Алтае, отсюда ежегодно отправлялось в Петербург по несколько караванов золота и серебра. Их сопровождали горные чиновники, казаки-охранники и нижние горные чины. Например, 21 декабря 1778 г. зимним санным путем был отправлен в Петербург караван с серебром и золотом (403 пуда и 9 фунтов серебра и 6 пудов и 21 фунт золота) во главе с караванным офицером гиттенфервальтером И.И. Черницыным – бывшим учеником И.И. Ползунова. Почетную и в то же время ответственную должность начальника каравана Черницын исполнял и раньше: «караванным надзирателем» он был в 1773, 1779 и 1796 гг. Благодаря этому он успешно (на зависть сослуживцам) продвигался по службе, в частности, в 1785 г. стал управляющим Барнаульским заводом, а в 1796 г. назначен начальником Нерчинского округа.

Как отмечал А.П. Бородавкин, между «...Барнаулом и Петербургом поддерживались постоянные связи не только почтовые, но и через многочисленных курьеров, направля-

емых в Кабинет и обратно» [3, с. 238]. Об этом еще ранее писал Г.Н. Потанин. «До пяти раз в год, – свидетельствовал он, – из Барнаула отправлялся в Петербург караван с золотом под начальством одного из инженеров, который возвращался из столицы со всякого рода новостями. Ни один город в Сибири не имел с Петербургом таких частых и правильных, обновляющих местную жизнь сношений, и эта особенность давала право барнаульским инженерам говорить, что Барнаул – это уголок Петербурга» [4, с. 254].

В 1896 г. началось окончательное перепрофилирование Алтайского округа и началось оно с горно-металлургического производства. Осуществлялась данная «модернизация» на доходы, полученные Кабинетом от эксплуатации земли, использования лесных богатств округа и от развития животноводства. Но перепрофилирование никак не отразилось на поставках в Петербург алтайского золота и серебра. Они продолжались по-прежнему – в соответствии с установленным порядком, а потому и получал Монетный двор необходимое ему «сырье» своевременно.

Однако доставка этого «сырья» была делом непростым. В XVIII – первой половине XIX в. она осуществлялась только «гужевыми перевозками» в Петербург, как правило, зимой, санным путем. Во второй половине XIX в., с открытием регулярного пароходного сообщения в Сибири, возможности доставки алтайских «товаров» в Петербург «разнообразились»: подключился и речной транспорт.

Выявленные нами архивные документы 1894 г. свидетельствуют, что наследница тобольского купца первой гильдии Ивана Николаевича Корнилова Ф.В. Корнилова заключила (через своего доверенного – тюменского мещанина Константина Леонтьевича Рябкова. – А.З.) договор с Главным управлением Алтайского округа на доставку из г. Барнаула в г. Тюмень водным путем каравана с золотом и серебром. Последний, как явствует из источника, следовал в Петербург под присмотром горного чиновника и воинского конвоя¹.

В соответствии с условиями договора погрузка «товара» в Барнауле произошла 1 сентября 1894 г., срок его доставки в Тюмень не должен был превышать 22 сут. со дня погрузки, а выгрузку «товара» в Тюмени предполагали произвести не позже одних суток после прибытия парохода.

В пути следования капитан парохода (опять-таки согласно договору) обязан был избегать «всяких случайностей». Драгоценные металлы должны были перевозиться только на самом пароходе, а не на барже. Причем контейнеры с серебром и золотом следовало установить (в обязательном порядке) только на полу парохода или посередине на палубе, но не на корме и не в трюмах. В случае непредвиденной ситуации контейнеры необходимо было срочно эвакуировать, при этом сопровождающие их лица и конвой должны были иметь к контейнерам легкий доступ. Если ящики с золотом и серебром размещались на палубе, то капитан парохода обязан был предоставить брезент для накрытия груза и команды сопровождения.

За исправную доставку груза по назначению владелец парохода получал плату по 4 руб. с пуда. В эту же плату

входил также проезд лиц, сопровождавших груза. «Смотритель» транспорта занимал, как правило, «однокомнатную» каюту первого класса, а военный караул (из четырех человек. – А.З.) – каюту третьего класса. Лица, сопровождающие «ценный груз», имели право взять с собой багаж (до 25 пуд.). Питание «смотрителя» обеспечивалось за счет владельца парохода, конвоиры же питались за свой счет. Это обстоятельство зачастую приводило к тому, что сопровождавшие «ценный груз» конвоиры зачастую следовали на протяжении всего пути (по вине окружных чиновников, воровавших деньги, отпущенные на прокорм солдат) полуголодными.

Плата же за перевозку «ценного груза» речным путем взималась, естественно, с Главного управления Алтайского округа, а выплачивалась она в два приема. Первая проплата ценного «груза» (сумма в одну треть от общей стоимости «груза», обозначенной в договоре) производилась сразу на месте. Остальная сумма выплачивалась перевозчику после получения «телеграммного извещения» о доставке груза (в целости и сохранности) в Тюмень².

Речные перевозки осуществлялись в то время на основании Положения о казенных подрядах и поставках 1887 г. В случае, если пароход терпел крушение и тонул, капитан корабля обязан был, несмотря ни на что, доставить груз и отправить его дальше с другим пароходом. Если же пароход садился на мель, подрядчик должен был доставить груз (в целости и сохранности) в Тюмень сухопутным путем³.

Воспользуемся имеющимися в нашем распоряжении документами, чтобы проследить весь путь такого каравана, отправленного в 1894 г. Его «смотрителем» был назначен инженер, надворный советник Бересневич. Вместе с ним отправился в дорогу и его помощник Миролюбов, которому необходимо было попасть в Петербург по семейным обстоятельствам. Конвой каравана возглавил старший унтер-офицер Максим Адерихин⁴.

Для вышеозначенного каравана заранее был разработан маршрут, который сочетал все виды транспорта. На первом этапе (с 1 по 14 сентября 1894 г.) Барнаул – Тюмень караван следовал пароходом, во втором (с 14 по 16 сентября 1894 г.) – поездом Тюмень – Пермь (Уральская железная дорога). На третьем этапе (с 16 по 19 сентября 1894 г.) вновь предусматривался пароход Пермь – Нижний Новгород (с оплатой груза по 75 коп. с пуда), и, наконец, четвертый, заключительный этап (19 сентября – 23 сентября 1894 г.) – снова по железной дороге (Нижний Новгород – Петербург, Николаевская железная дорога)⁵.

Судя по документам, караван прибыл в Петербург точно по графику, т.е. через три недели после отправки из Барнаула. На столичный Монетный двор он доставил с Алтая золота – 2 пуда, 28 фунтов, 80 золотников, 60 долей; серебра – 174 пуда, 36 фунтов, 5 золотников. Кроме того, от «смотрителя» каравана Бересневича были приняты 363 бронзовые медали в память о войне 1853–1856 гг. Доставленный груз,

² Там же. Л. 7 об.

³ Там же. Л. 9.

⁴ Там же. Л. 13.

⁵ Там же. Л. 60.

¹ ГААК (Государственный архив Алтайского края). Ф. 4. Оп. 1. Д. 55. Л. 7.

согласно приемным документам, размещался в «11 деревянных ящиках, опоясанных железными обручами»⁶.

За успешное выполнение порученного задания, т.е. за своевременную доставку в Петербург «первого (летнего) каравана драгоценных металлов», надворный советник Бересневич и коллежский регистратор Миролюбов были удостоены «наград»: первый получил (из сумм Алтайского округа, предусмотренных на награду за благополучный привоз металлов) 330 руб., а второму было выдано 350 руб. (с учетом обратного проезда из Петербурга в Барнаул). Кроме того, инженер И.П. Бересневич был взят «на службу в Кабинет». По распоряжению его управляющего вскоре он был командирован из Петербурга на юг России «для осмотра железоделательных и сталелитейных заводов»⁷.

Выполнив порученное задание, вернувшись в Барнаул и конвойная команда. Оплата ее обратного проезда из Петербурга до Барнаула осуществлялась по следующей раскладке. Вначале ее члены ехали по железной дороге (в вагоне III класса. Проезд одного человека по Николаевской железной дороге (604 версты) обошелся в 8 р. 68 к., по Нижегородской железной дороге (410 верст) – в 5 р. 89 к., по Уральской железной дороге (772 версты) – в 11 р. 10 к. Итого одному человеку было выдано 24 р. 67 к.

Был предусмотрен и вариант проезда конвойных (от Нижнего Новгорода) на лошадях. На одного человека планировалось выдать: на проезд от Нижнего Новгорода до Перми (997 верст) – 39 р. 88 к. (из расчета 4 коп. с лошади и версты), от Тюмени, через Омск, Тырышкино, Медведскую и далее до Барнаула (1547 верст) – 23 р. 20 к. (из расчета 1,5 коп. с лошади и версты). Согласно этому расчету, одному человеку полагалось выдать на проезд 63 р. 8 к. К этой сумме было присовокуплено еще по 6 р. 50 к. в расчете на одного человека (оплата дополнительного сбора по 1 коп. за 65 станций). Таким образом, вчетвером барнаульские конвоиры получили 381 руб. Кроме того, они были поощрены: старшему унтер-офицеру добавлялось в жалование (из оклада) 18 руб. в год; ефрейтору (из оклада) – 2 р. 85 к. и двум рядовым – по 2 р. 70 к. На питание им также были выделены кормовые деньги: унтер-офицеру по 15 коп. в сутки; ефрейтору и рядовым по 7,5 коп. в сутки. Таким образом, общая сумма, полагавшаяся конвоирам на обратный проезд от столицы до Барнаула, составила 410 р. 68 к.

Но, определяя суммы на проезд конвоирам, власти регламентировали и время нахождения их в пути. Согласно их расчетам, обратный проезд конвоиров до Барнаула не должен был превышать 57 дней. Для этого они должны были преодолевать за день положенный минимум: 300 верст по железной дороге и 50 верст – на лошадях⁸.

Рассматривая отправку серебра и золота из Барнаула в столицу, следует отметить, что в 1890-е гг. такие караваны отправлялись дважды в год: летний караван – в сентябре и зимний – в феврале. Стоимость отправки каждого каравана ежегодно возрастала. Наиболее дорогостоящей являлась его зимняя отправка. Как известно, гужевой транспорт повсе-

местно был самым дорогостоящим и непредсказуемым из-за способа перевозки и вместе с тем значительно уступал как речному, так и железнодорожному транспорту по скорости и надежности.

В январе 1895 г. начальник Алтайского округа В.К. Болдырев сообщал в Кабинет, что к февралю 1895 года «будет собрано в зимний караван 118 пудов серебра». Но расходы на его отправку заметно увеличились. Так, при двух сопровождающих стоимость груза возрастала до 50 руб. за один пуд. В ответ на это Кабинет известил управление округа, что зимний караван с серебром следовало бы отправить осенью, а что касается золота, то его необходимо «срочно высылать с почтой»⁹.

Сопровождение столь значимых караванов, несмотря на опасность, было все же делом весьма престижным и достаточно выгодным (в материальном плане). Но их «водить» доверяли не каждому. Например, горный инженер Риддерского рудника несколько раз ходатайствовал перед Главным управлением Алтайского округа, чтобы оно «оказало ему честь сопровождать караван». Такого рода просьбы он направлял не раз. Однако управление не «услышало» его. Выполнение этих почетных обязанностей было возложено на других: в 1893 г. «смотрителем каравана» назначен инженер Горяев, в 1894 г. – уже упоминавшийся инженер И.П. Бересневич. Несмотря на отказы, риддерский инженер продолжал настоятельно просить начальство уважить его просьбу, дабы «воспользоваться выгодой, которой так часто пользуются другие»¹⁰.

Однако летний караван с золотом и серебром был доверен в 1895 г. надворному советнику, горному инженеру Буштеду. Особенность этого каравана заключалась в том, что на сентябрь 1895 г. уже заказали железнодорожный вагон (от ст. Кривошеково – позднее Ново-Николаевск) для груза с драгоценными металлами. Такие заказы стали уже возможны. В связи с этим маршрут летнего каравана 1895 г. являлся преимущественно железнодорожным, он охватывал Барнаул – Кривошеково – Челябинск – Уфа – Москва – Петербург. Однако до станции Кривошеково караван добирался водным путем (на пароходе Конторы пароходства Богословских горных заводов). Последний отправился в путь 5 сентября 1895 г. Он вез 7 пудов, 25 фунтов, 90 золотников, 54 доли золота и 308 пудов, 36 фунтов, 4 золотника серебра¹¹, в Кривошеково прибыл 8 сентября.

Следующий этап – от Красношеково до Омска – занял 5 дней (с 8 сентября по 12 сентября), далее снова по железной дороге – Омск–Самара (с 12 сентября по 18 сентября) и заключительный – тоже по железной дороге – Самара – Петербург (с 18 сентября по 24 сентября 1895 г.). Таким образом, в пути от Барнаула до Петербурга караван находился с 5 сентября по 24 сентября 1895 г.¹²

Этот караван доставил на Монетный двор 35 ящиков золота и серебра. Инженеру Буштеду и нижним воинским

⁶ Там же. Л. 86.

⁷ Там же. Л. 90.

⁸ Там же. Л. 27.

⁹ Там же. Л. 94–95.

¹⁰ Там же. Л. 100.

¹¹ Там же. Л. 123, 125, 131, 150, 157.

¹² Там же. Л. 160–162.

чинам выдали положенную награду 210 руб. и 342 р. 69 к. на проезд. На обратном пути инженеру Бушtedту, который являлся тогда управляющим Сузунским заводом, было поручено посетить (по пути) Богословский и Нижнетагильский заводы для ознакомления с обработкой медных руд, с целью применения усовершенствований в плавке руд в Сузуне. Выполняя это задание, Бушtedт задержался в пути и вернулся из командировки только 1 февраля 1896 г.¹³

Общие расходы на отправку каравана 1895 г. обошлись Управлению округа в 4264 р. 20 к. Заметим, что благодаря вводу в действие Транссибирской магистрали расходы Управления по транспортировке драгоценных металлов из Барнаула в Петербург были значительно снижены.

В августе 1896 г. был подготовлен новый – летний – караван для отправки в Петербург. «Смотрителем» каравана назначили горного инженера, коллежского советника И.И. Билля. В связи с командировкой его жалование возросло в 2 раза: с 2200 до 4400 руб.¹⁴ Для охраны каравана был направлен конвой из военных Барнаульской местной команды; в его состав вошли: Константин Иконников – старший унтер-офицер, Сергей Овчинников – ефрейтор и рядовые Егор Гунихин и Семен Медведев. Караван отбыл из Барнаула 30 августа 1896 г. и прибыл в Петербург 25 сентября 1896 г.¹⁵ Он доставил на Монетный Двор: серебристого золота – 5 пудов, 18 фунтов, 9 золотников, 13 долей и золотистого серебра – 275 пудов, 1 фунт, 91 золотник, 48 долей¹⁶.

Спустя год, 1 сентября 1897 г., в столицу отправился очередной караван, повезший на Монетный двор 200 пудов, 37 фунтов серебра и 3 пуда, 5 фунтов золота. Привел его сюда горный инженер Ерин¹⁷. А в 1898 г. алтайский караван, руководимый коллежским секретарем Кобылиным, поставил на Монетный двор 1 пуд, 21 фунт, 45 золотников и 48 долей серебристого золота, а также 153 пуда, 30 фунтов, 83 золотника золотистого серебра¹⁸.

В последующие годы поставки драгоценных металлов из Барнаула в столицу заметно снизятся – экономический кризис поразит российскую промышленность, в том числе и хозяйство коронного ведомства.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аганова Т.И. Внутритранспортная проблема кабинетского хозяйства в первой трети XIX в. // Вопросы истории Сибири досоветского периода (Бахрушинские чтения, 1969). Новосибирск, 1973.
2. Соболева Т.Н., Осипова М.А. Алтайская бюрократия 60 – начала 80-х гг. XIX в. (Негативные штрихи к портрету кабинетской горнозаводской администрации) // Население. Управление. Экономика. Культурная жизнь Сибири XVIII – начала XX вв. Барнаул, 2003.
3. Бородавкин А.П. Реформа 1861 г. на Алтае. Томск, 1972.
4. Потанин Г.Н. Города Сибири // Сибирь, ее современное состояние и нужды. СПб., 1908.