

³РГАДА. Ф. 271. Оп. 1. Кн. 781. Л. 51–52 об.

⁴Там же. Л. 59, 56–56-а.

⁵Там же. Л. 59–60, 94–94 об.

⁶Там же. Л. 191–210.

⁷Там же. Л. 28.

⁸Указываемые ниже номера пунктов соответствуют нумерации не в самом доносе, а во «мнении» Комиссии.

⁹РГАДА. Ф. 271. Оп. 1. Кн. 781. Л. 190–193, 194 об., 197, 198–199 об.

¹⁰Там же. Л. 200–202.

¹¹Там же. Л. 202–202 об.

¹²Там же. Л. 202 об.–204.

¹³Там же. Л. 206 об.–207.

¹⁴Там же. Л. 207–207 об.

¹⁵Там же. Л. 207 об.–208 об.

¹⁶Там же. Л. 209–210 об.

¹⁷Из старых работ ограничимся ссылкой на И. Х. Гамеля, писавшего о данной Демидовым «значительной убавке в цене против того, как сии вещи ставились» с других заводов (*Гамель И. Х.* Описание Тульского оружейного завода в историческом и техническом отношении. М., 1826. С. 31). По заключению Б. Б. Кафенгауза «демидовские цены на железо следует считать пониженными против цен Меллера и Нарышкина...» (*Кафенгауз Б. Б.* История хозяйства Демидовых в XVIII–XIX вв.: Опыт исслед. по истории урал. металлургии. Т. 1. М.; Л., 1949. С. 93).

¹⁸В указе от 4 марта 1702 г. о передаче Демидову Верхотурских железных заводов: «... и ставить ему... в... казну... воинские припасы, пушки, мартиры, бомбы, гранаты... по тем вышепоименованным ево Никитиным ценам перед иноземскими с убавкою...» (цит. по: *Кафенгауз Б. Б.* История хозяйства Демидовых... С. 93).

¹⁹Там же. С. 92.

²⁰См., например, ее экстракт со мнениями, поданный Кабинету 15 апреля 1735 г. (изложен в: *Рожков В. И.* Берг-компания... С. 249–252).

А. Н. Торопов

ЭКСПОРТ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ ЗАВОДСКОГО ХОЗЯЙСТВА ЯКОВЛЕВЫХ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XVIII — НАЧАЛЕ XIX в.

Во второй половине XVIII в. на Урале появляется новый частновладельческий комплекс Саввы Яковлева, в который вошли в основном чугуноплавильные и железоделательные заводы. Это заводское хозяйство было создано путем приобретения предприятий у различных владельцев и строительства новых. Яковлев, добившийся успехов в разных областях предпринимательской деятельности, сумел проявить себя и в области уральской металлургической промышленности. К концу жизни он стал владельцем крупнейшего на Урале хозяйства, состоящего из 22 заводов, из которых он сам построил пять

предприятий и достроил Верхневинский завод. Его коммерческая и заводская деятельность показывает, что он является одним из самых ярких российских предпринимателей XVIII в.¹

Одним из главных продуктов российского экспорта в XVIII в. являлось уральское железо. По всей видимости, это, как возможность получения колоссальных прибылей, в первую очередь заинтересовало Яковлева, являвшегося крупнейшим экспортером в стране. П. Г. Любомиров предположил, что Яковлев, создавая свое хозяйство, ставил целью снабжение чугуном и железом Сибири, основывая свое мнение только на расположении приобретенных и построенных им заводов². Это предположение, очень спорное, было опровергнуто временем. Главной задачей функционирования своих заводов, как будет рассмотрено ниже, Яковлев и его наследники во второй половине XVIII — начале XIX в. считали экспорт произведенной продукции.

Сбыт продукции уральских металлургических заводов в XVIII — начале XIX в. являлся сложным процессом. Б. Б. Кафенгауз отмечал, что «железные караваны требовали огромного количества людей и значительных средств»³. Это можно с полной уверенностью отнести и к одному из главных производителей уральского железа — заводскому хозяйству Яковлевых.

Часть железа хозяйства использовалась при заводах, небольшая часть продавалась на месте. Например, с 1 мая 1808 по 1 мая 1809 г. с Верх-Исетского завода из произведенной продукции было отправлено на пристань 80 514 пудов 20 ½ фунта железа разных сортов, а продано железа при заводах за наличные деньги 5515 пудов 9 ½ фунта, а в кредит 3 835 пудов 25 фунтов.

Большая часть произведенной продукции уральских заводов Яковлевых отправлялась на пристани, а оттуда водными караванами в Петербург. В ведомости 1786 г. приказчики Главной Невьянской заводской конторы отмечали: «весною же вообще с выкованным при всех ... Невьянских, Алапаевских, Сылвенском, Режевском, Ирбитском и Верхисецком заводах железом отправится в зделанных коломенках реками Чюсовою, Камою вниз и вверх по Волге, от Волги рекою Тверцею чрез Вышневолоцкие слязы, оттуда вниз реками Волховым, Ладожским каналом и Невою рекою к Санктпетербургскому порту»⁴. Только заводы Шуралинской части отправили в Петербург в 1786 г. 146 тыс. пудов, а в 1787 г. — 140 тыс. пудов полосового железа, а также менее 500 пудов в Ярославль (по всей видимости для Ярославской большой мануфактуры)⁵. Всего в 1786 г. со всех заводов Яковлевых, кроме Холуницких, было отправлено 564 740 пудов железа, в 1787 г. — 635 тыс. пудов⁶, то есть почти все железо производимое в этот период.

После смерти Саввы Яковлева его наследники поделили между собой и пристани. На рубеже веков заводы Яковлевых пользовались по данным Н. С. Попова пристанями следующим образом. Заводы Петра Яковлева отправляли свою продукцию с Сулемской и Шайтанской пристани. В 1799 г. караван Невьянских заводов состоял из 51 коломенки. В караване было «ко-

ренных 22 человек из вятчан» и на каждое судно до Перми добавлялось по одному сплавщику, одному ученику и до трех работников. Далее, как отмечает Попов, «лоцмана (сплавщики) бывают вольнонаемные, а вверх по Волге до города Рыбинска набираются из коренных наемных вятчан». Верх-Исетские заводы пользовались Шайтанской, Трекинской и Уткинской пристанями. С них, по данным Попова, в 1798 г. было отправлено до 350 тыс. пудов железа в 44 судах в Петербург, которые «дошел до города Рыбинска, там зимуют, и уже будущею весною в С. Петербург приходят». Те же пристани использовали и Алапаевские заводы Сергея Яковлева. В 1799 г. с них было отправлено до 200 тыс. пудов железа в 25 судах в Петербург⁷. С Холуницких заводов железо отправлялось в Петербург «обще с сибирским, особыми прикащиками этих заводов»⁸.

Большая часть работников на караваны набиралась в городах Вятской губернии. По счету расходов приказчика Ивана Аксенова, набиравшего работников для Верх-Исетского каравана 1793 г. в Вятской губернии, можно судить о трудностях, с которыми ему пришлось столкнуться. Он не только выдавал задатки водоливам, косным, лоцманам и работникам, но и официально указывал такие «неминуемые расходы при найме» как деньги, сахар, чай, вино, кедровые шишки, кованные сундуки и полосное железо, которые выдавались в виде подарков различным чиновникам, помогавшим в наборе людей и оформлявшим паспорта караванным работникам⁹.

Паспорта на крепостных с заводов Яковлевых требовалось получать на месте. Главный приказчик караванного правления Василий Левицкий рапортовал в январе 1793 г. главноуправляющим Дееву и Заверняеву из Рыбинска: «Потребно для находящихся здесь, в караване, служителей и водоливов, о ком надлежит из присутственных мест исходатайствовать на сей 1793 год печатныя годичные пачпорты и заблаговременно в город Рыбенск прислать». В росписи служителей и водоливов, приложенной к рапорту, указывались приметы, рост и возраст¹⁰. На это Дмитрий Деев подал доношение в Алапаевское уездное казначейство о выдаче паспортов крепостным Верхнетагильского, Верхнейвинского и Режевского заводов, указанным в росписи Левицкого¹¹.

Отправление железа с пристани требовало целого комплекса работ. Григорий Заверняев в 1791 г. докладывал Ивану Яковлеву о подготовке к отправлению весеннего каравана: «Как теперь наступил март, еще с начала коего обыкновенно бывает перевеска перевезенного на пристанях железа, для которой и к отправлению в караване служители избираютца и на пристани отрешаются и непременно ко оной ... преступлено будет, а коломенки уже поднимаются и прочими по отправлению каравана принадлежащими припасами заготовляютца»¹².

Во второй половине XVIII в. фактически вся продукция заводов Яковлевых отправлялась в Петербург обычным сложившимся способом. Из рапортов караванных приказчиков в Петербург можно получить некоторую ин-

формацию о ходе Холуницкого каравана из Рыбинска в 1784 г. Так, в Рыбинск был отправлен караванный расходчик Родион Томиных, «дабы он всеми мерами старался оныи караваны как наивозможно доставлены без излишняя расходов»¹³. 26 июля 1784 г. он рапортовал в Петербург, что караван благополучно дошел до Твери, а 9 августа — что караван остановился возле мели перед Вышним Волочком. Томиных вместе «с прочими отправителями барок» ездил к командиру водяной коммуникации с просьбой, чтобы он «позволил воду скопить». 26 августа по сообщению расходчика караван благополучно прибыл в Вышний Волочек¹⁴.

Караваны теряли в пути по разным причинам свои коломенки. Караванное правление Верх-Исетской части сообщало весной 1796 г. о том, что две коломенки «Божиим посещением» столкнулись и затонули на Каме. На одной было 8200 пудов полосного железа Режевского завода, на другой столько же полосного железа Верх-Исетского завода. Еще одна коломенка затонула, ударившись о берег. У затонувших коломенок оставили водоливов и еще людей для охраны железа, которые должны были ждать, когда убудет вода. Им также оставили деньги на выгрузку железа¹⁵.

Продажа железа заводов Яковлевых во второй половине XVIII в. в Петербурге велась караванными приказчиками по ордерам, выдаваемым заводладельцами. 24 мая 1785 г. был выдан ордер караванному приказчику Алексею Суханову «для отпуску английским купцам Торнтону, Келли и компании» 15 тыс. пудов невянского полосного железа¹⁶.

Во второй половине XVIII в. в основном продавалось полосовое железо и сбывалось оно главным образом английским купцам. Покупали его и другие иностранцы, а также русские купцы. Заводское хозяйство Яковлевых было в числе лидеров по продаже железа за границу. Савва Яковлев и его наследники конкурировали с другими заводчиками, в первую очередь с Демидовыми. Петербургский приказчик Н. А. Демидова сообщил своему хозяину в 1777 г.: «Четыре или пять дней назад тому эха прошла, что Собакин продал своего железа пятьсот тысяч пуд. Но вчера и сегодня проговаривали, что напрасно, а только Ригель дал ему записку и просил его, чтоб он уступил ему железа по тем ценам, какие состоятца его железу 150 тыс. пуд»¹⁷.

Полосовое железо делилось на невянское, алапаевское, верхисетское и холуницкое. Полосовое железо заводов, купленных Саввой Яковлевым у Прокофия Демидова, в документах иногда фигурировало под названием «ординарнополосное Старого соболя». Полосовое железо других заводов чаще называлось по фамилиям бывших владельцев заводов Яковлева: «Гурьевское, Воронцовское, Глебовское»¹⁸. Различалось полосовое железо и по ценам. Невьянское железо, славившееся своим качеством, было более дорогим. Оно в 1785 г. в основном продавалось крупными партиями по цене 95 коп. за пуд, железо же других заводов — по 93 коп. за пуд. Также в Петербурге в 1785 г. продавалось и сортовое железо с заводов Яковлева: узкополосное, обрубное, восьмигранное и др.¹⁹

Заводское хозяйство Яковлевых, как и других уральских заводчиков, во второй половине XVIII в. имело огромные прибыли от продажи железа. В 1769–1770 гг. себестоимость производства одного пуда железа в заводском хозяйстве Саввы Яковлева на разных заводах составляла 30–40 коп.²⁰ Если взять за основу данные Б. Б. Кафенгауза о сбыте продукции заводов Демидовых, с которыми заводы Яковлевых конкурировали на равных, то можно считать, что доставка железа с Урала обходилась в это время примерно в 15 коп. за пуд, а продажная цена в Петербурге была примерно 70 коп. за пуд полосового железа. Ситуация не меняется и в последующие годы. Так, в 1788 г. цена полосового железа в Петербурге превышала 1 руб. 30 коп., а себестоимость производства одного пуда этой продукции в 1788 г. в Верх-Исетском, Алапаевском и Невьянском округах не превышала на большинстве заводов 67 коп.²¹

В конце XVIII — начале XIX в. спрос на уральское железо за границей падает. Чтобы получать прибыль от своих заводов владельцы были вынуждены приспосабливаться к новой ситуации. Верх-Исетские заводы первыми в заводском хозяйстве Яковлевых начинают перестраиваться на производство продукции для внутреннего рынка. В начале XIX в. они продолжали приносить прибыль²². Важным пунктом отправки железа с Верх-Исетских заводов в начале XIX в. становится Макарьевская ярмарка. В Нижнем Новгороде было открыто свое караванное отделение²³. В ведомостях произведенной продукции заводов этого округа начинают выделяться «полосное обыкновенное» и «полосное макарьевское» железо.

Разгрузочные книги караванов Верх-Исетской части 1799 и 1805 гг. дают представление об их структуре, составе и количестве отправляемой продукции. 24 апреля 1799 г. «к Санктпетербургскому порту» с Шайтанской, Трекинской и Уткинской пристаней было отправлено 44 коломенки во главе с караванными приказчиками Михаилом Сиговым и Иваном Солодовщиковым²⁴. В разгрузочных книгах указывались данные о водоливе и сплавщике каждой коломенки, количестве, сорте и происхождении перевозимого железа, а также об имевшихся «путевых припасах» (якорях, котлах, топорах, пеньковых снастях, баграх и т. п.). Коломенку № 1 вели водолив Варфоломей Савинных и сплавщик Афанасий Ленеv. В ней было 8150 пудов 10 фунтов полосного железа Режевского завода²⁵. Всего на коломенках насчитывалось 331 546 пудов 33 фунта полосного железа, 5025 пудов 13 фунтов сортового, 659 пудов 37 фунтов дощатого листового и 292 пуда 30 фунтов широко полосного. 10 862 пуда 18 фунтов было забраковано. Всего в караване насчитывалось 345 063 пуда 24 ½ фунта разной металлургической продукции²⁶.

Разгрузочная книга каравана 1805 г. дает сходную информацию. 3 мая 1805 г. было отправлено 42 коломенки во главе с приказчиками Михаилом Сиговым и его помощником Саввой Шапкиным²⁷. На этот раз было отправлено 336 508 пудов 30 ¼ фунта металлургической продукции. По сравнению с 1799 г. произошел ряд существенных изменений. Караваны Верх-Исетских

заводов теперь подразделялись на Санкт-Петербургский и Макарьевский. В столицу отправлялось по-прежнему в основном полосное железо (130 948 пудов 31 фунт), но сортового железа стало значительно больше. Всего насчитывалось 253 814 пудов 26 $\frac{1}{4}$ фунта продукции. «К Макарею» было отправлено 80 567 пудов 28 фунтов железа. Большую часть его составляло сортовое и резное железо. Только кастрюль и котлов было отправлено общим весом 24 206 пудов 8 фунтов.

Часть металлургической продукции Верх-Исетского горнозаводского округа в начале XIX в. отправлялась в караванах в Москву. Так, в 1808 г. от каравана, следовавшего «к Макарею» и насчитывавшего 19 коломенок, отделились четыре коломенки во главе с караванным помощником Саввой Шапкиным. На них в Москву было отправлено 32 тыс. пудов железа. Часть продукции была продана по дороге. До Москвы дошли три коломенки с 22 тыс. пудов железа²⁸.

Продукция Холуницких заводов и после раздела заводского хозяйства Ивана Яковлева продолжала отправляться в караванах совместно с продукцией Верх-Исетского горнозаводского округа. В 1808 г. в повелении Алексея Яковлева Верх-Исетскому правлению отмечалось, что помощнику караванного приказчика Шапкину следует по возвращению из Москвы на Урал составить счет, «притом, как прикащики брата Александра принимали от невошинное железо не доходя до Москвы в разных местах, то для учинения мне с братцем рашета непременно надлежит, не помешкав, сделать рашет, во что железо до Москвы и до тех мест, где железо принимано было, обошлось»²⁹.

На Невьянских и Алапаевских заводах в начале XIX в. производство железа становится убыточным. Алапаевские заводы переживали кризис. Они продолжали производить в основном полосовое железо, но объемы его выработки снижались. В 1800 г. в Алапаевском горнозаводском округе было произведено 321,5 тыс. пудов железа, в 1807 г. — 241,4 тыс. пудов, а в 1811 г. — 169,1 тыс. пудов³⁰.

В Невьянском горнозаводском округе производство железа осталось на прежнем уровне, его продолжали отправлять для продажи в столицу, однако со сбытом продукции возникли проблемы. Об этом свидетельствует тот факт, что опекуны имения Петра Яковлева зимой 1808 г. запретили отправлять железо в Петербург. Невьянская заводская контора сообщила им, что если железо весной не отправить, то его накопится до 750 тыс. пудов и «не поместится в магазинны». Опекуны постановили, поскольку в Петербурге на бирже и так более, чем достаточно непроданного железа, караван не отправлять, а не помещающееся в «магазинны» железо хранить на открытом месте под присмотром. К тому времени на бирже железа накопилось около 2 млн. пудов. Помимо этого в Вятке зимовал караван, на котором было еще более 400 тыс. пудов железа. Опекунам приходилось решать сложный вопрос: продавать ли железо

за копейки или хранить его до изменения ситуации на рынке. Заводское же хозяйство в это время и так находилось на грани банкротства³¹.

Таким образом, до начала XIX в. все заводы хозяйства Яковлевых производили большими партиями только полосовое железо, которое отправлялось на продажу в караванах в Петербург и продавалось в основном иностранным покупателям. Заводовладельцы получали в этот период колоссальные прибыли. С падением спроса на уральское железо на мировом рынке перед горнозаводскими округами встал вопрос о переориентации продукции на внутренний рынок. Алапаевский и Невьянский округа в начале XIX в. не справились с этой задачей, продолжая производить продукцию на экспорт. Первый из них в этот период снизил объемы производства, а второй испытывал серьезные проблемы со сбытом продукции. Верх-Исетский горнозаводской округ продолжил свое развитие. В нем началось производство продукции для внутреннего рынка, налаживалась система производства больших партий листового железа, которое успешно продавалось на Макарьевской ярмарке.

Примечания

¹ *Торопов А. Н.* Заводское хозяйство Яковлевых на Урале во второй половине XVIII — начале XIX в.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2004.

² *Любомиров П. Г.* Очерки по истории русской промышленности: XVII, XVIII и начало XIX века. М., 1947. С. 458.

³ *Кафенгауз Б. Б.* История хозяйства Демидовых в XVIII–XIX вв.: Опыт исслед. по истории урал. металлургии. Т. 1. М.; Л., 1949. С. 412.

⁴ РГИА. Ф. 73. Оп. 1 Д. 84. Л. 6 об.

⁵ Там же. Д. 1. Л. 193 об.

⁶ ГАСвО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 489. Л. 7.

⁷ *Попов Н. С.* Хозяйственное описание Пермской губернии по гражданскому и естественному ее состоянию в отношении к земледелию, многочисленным рудным заводам, промышленности и домоводству, сочиненное по начертанию Императорского Вольного экономического общества высочайше одобренному и тщанием и иждивением оного Общества изданное. Ч. 1. СПб., 1811. С. 205–208.

⁸ ГАСвО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 2523. Л. 70.

⁹ Там же. Ф. 72. Оп. 1. Д. 81. Л. 1–4 об.

¹⁰ Там же. Д. 84. Л. 1–2 об.

¹¹ Там же. Л. 3–4.

¹² Там же. Д. 61. Оп. 1. Л. 15 об.

¹³ РГИА. Ф. 51. Оп. 1 Д. 402. Л. 1.

¹⁴ Там же. Л. 4–7.

¹⁵ ГАСвО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 109. Л. 45–46 об.

¹⁶ РГИА. Ф. 51. Оп. 1. Д. 402. Л. 1.

¹⁷ *Кафенгауз Б. Б.* История хозяйства Демидовых... С. 472.

¹⁸ РГИА. Ф. 51. Оп. 1 Д. 402. Л. 1.

¹⁹ Там же. Л. 1.

²⁰ ГАСвО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 1193. Л. 87–103.

²¹ Кафенгауз Б. Б. История хозяйства Демидовых... С. 422.

²² Там же. С. 472; ГАСвО. Ф. 24. Оп. 3. Д. 1. Л. 78 об.–79.

²³ Прокофьева Т. Г. Из истории округа Верх-Исетских заводов в первой четверти XIX в. // Из истории заводов и фабрик Урала: Сб. ст. Вып. 1. Свердловск, 1960. С. 74; Злоказов Л. Д., Семенов В. Б. Старый Екатеринбург: Город глазами очевидцев. Екатеринбург, 2000. С. 138.

²⁴ Прокофьева Т. Г. Из истории округа... С. 75.

²⁵ ГАСвО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 209. Л. 1.

²⁶ Там же. Л. 2–2 об.

²⁷ Там же. Л. 47 об.–48.

²⁸ Там же. Д. 504. Л. 1.

²⁹ Там же. Д. 612. Л. 14–16.

³⁰ Там же. Л. 1; РГАДА. Ф. 271. Оп. 1. Д. 2633. Л. 53–53 об; Памятная книжка и адрес-календарь Пермской губернии на 1891 год. Пермь, 1890. С. 103.

³¹ РГИА. Ф. 73. Оп. 1. Д. 2. Л. 12, 75, 119, 125.

М. С. Черкасова

ТОРГОВЫЕ ЛЮДИ УСТЮГА ВЕЛИКОГО ПО ПЕРЕПИСНЫМ КНИГАМ ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XVIII в. *

Писцовые и переписные книги XVII – начала XVIII в. для изучения торговли и купечества обычно привлекаются специалистами реже, чем книги таможенные. Последние содержат наиболее систематическую информацию о социальном составе торговых людей, повседневном функционировании региональных рынков, организации таможенной службы, движении и ассортименте товарной массы. В комплексе писцовых и переписных книг можно найти немаловажные дополнительные сведения о торговых людях — их генеалогии, демографии (поколенный и численный состав семьи, брачность, возрастная структура, гендерные аспекты, направления миграций и пр.), несении государственных и земских служб и повинностей. В предлагаемой статье акцент сделан не на торговле как таковой, а на налогообложении торговых людей Устюга в Петровское время, когда в условиях войны и реформ финансовая проблема приобрела особую остроту. С этой целью рассматриваются практически неизвестные в литературе переписная 1710 г.¹ и ландратская 1717 г.² книги, а также опубликованные материалы первой подушной переписи 1721 г.³ Наиболее употребимый в них термин — *посадские* люди. Определение же *торговые* («купецкие») относится главным образом к роду занятий, характерному для наиболее активной в экономическом отношении торгово-ремесленной части посада. *Торгующие крестьяне* как часть торгового общества в данной статье нами не рассматриваются.

Книгу 1710 г. составили подполковник Елизар Титов и земский староста Иван Оконнишников (начало в ней утрачено). Книга 1717 г. имеет скрепы