



*В. П. Осятушкин*

## СТРОИТЕЛЬСТВО РЕЧНОГО БЕЧЕВНИКА ОТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ДО ТВЕРИ<sup>1</sup>

Полтавская виктория резко изменила положение России в Европе. В 1710 году русские войска штурмом овладели несколькими сильными шведскими крепостями. Пали Рига, Ревель, Пернов, Арнсбург, Выборг и Кексгольм. Целая серия блистательных побед русского оружия. К России отошли вся Ингерманландия, Эстляндия, Лифляндия и весь Карельский перешеек. А на море летом 1714 года русский флот одержал победу при Гангуте. Успехи России покорили Европу.

Расширяются торговые отношения. В Петербург стало приходить столько иноземных купеческих судов с товарами, что многие стояли на якорях в Неве в ожидании выгрузки у причала. Северный берег Васильевского острова и площадь перед зданием Двенадцати коллегий превратились в большой европейский порт.

За время своего почти двухгодичного делового путешествия, которое началось в 1716 году, Петр посетил Данию, Германию, Голландию, Францию. И везде велись интенсивные переговоры о торговле с Россией. В октябре 1717 года царь Петр со свитой вернулся в родной Санкт-Петербург. К его приезду в коммерции сложилась сложная ситуация. Торговля развивается очень успешно. Строится порт, строится купеческий морской флот. Все больше иноземных купцов привозят товары в новую столицу. Большие партии иностранных товаров лежат в городе и не успевают вывозиться в другие города России. Сухим летом по знаменитым русским ухабам много не перевезешь. В дождливое время дороги совершенно размываются и превращаются в непроходимую топь. Да и в телегу много не положишь. Для тысяч пудов груза нужно иметь огромное количество прочных больших телег и тысячи лошадей. А где их возьмешь летом в разгар полевых работ? Поэтому товары возили, главным образом, зимой на саниах, когда лошади и мужики были свободны. Реки, покрытые идеально ровным льдом, превращались в прекрасные дороги.

Конечно, был и летний путь – речной. С давних времен небольшие мелкосидящие купеческие корабли входили в Неву и проходили по ней до Ладожского озера. Далее следовали вдоль южного берега древней Ладоги и входили в реку Волхов. В городе и крепости Старая Ладога иностранные товары перегружались на русские лады и медленно, против сильного течения Волхова на веслах доставлялись в купеческий город Великий Новгород. Здесь они опять перегружались на более мелкие лады московских и ярославских купцов и шли через озеро Ильмень вверх по реке Мста. От Вышнего Волочка по древнему Гагаринскому каналу лады с большим трудом протаскивались до реки Тверца и далее вниз по течению шли до города Тверь. В засушливое лето уровень воды в канале падал настолько, что навигация прекращалась. Приходилось пустые лады волочить с помощью лошадей, а товары перевозить на телегах. Тратились силы, терялось время.

<sup>1</sup> В старой литературе и в словаре Даля принято написание «бичевник».

От Твери, по матушке Волге, открывался широкий торговый путь под парусами до Нижнего Новгорода и далее до моря Каспийского. Этот древний торговый путь был хорошо известен не только русским купцам, но и грекам, и персам, и китайцам, и татарам. Когда-то южная граница Руси проходила у Нижнего Новгорода, а на верхнем конце этого пути стоял Великий Новгород. Эти два больших купеческих города являлись отправными точками во внешней торговле России.

До 1717 года русский речной ладейный флот еще как-то справлялся с перевозкой купеческих товаров из Санкт-Петербурга в Великий Новгород. Энергичный царь был за границей, и русские купцы по привычке вели торговлю не спеша. Купеческое мореплавание полностью зависело от направления и силы ветра. Как Бог даст, так и торговля шла. Но с приездом Петра все закрутилось быстрее. Он не мог позволить, чтобы внешняя и внутренняя торговля зависели от погоды. Находясь в Европе, царь много путешествовал и своими глазами видел, что в Голландии и Франции товары перевозят по рекам и каналам не с помощью весел и парусов, а буксируют барки за длинную бечеву лошадьми, спокойно идущими по ровной дороге – бечевнику вдоль берега реки.

При таком способе перевозки не нужны опытные моряки, умеющие управлять парусами. Не нужны довольно дорогие мачты и паруса. Не нужны сильные опытные гребцы. Лошадиная буксировка барок по реке сильна любому крестьянину – и старому, и подростку. Такая перевозка товаров возможна на любой реке. Барка очень похожа на телегу больших размеров, только без колес. В то время в России сильных мужиков очень не хватало. Семнадцать лет войны, каторжный труд на строительстве каналов и крепостей, эпидемии сгубили жизни тысяч солдат и мужиков. Россия умывалась слезами вдов и сирот.

Все лето 1718 года Петр обдумывал проблему увеличения объема перевозок по рекам от Санкт-Петербурга до Волги – главной дороги России. Для мореплавания по морю строились «новоманерные» торговые суда по голландским образцам. В Санкт-Петербурге строительство новых судов шло довольно успешно. А в других городах необъятной России все шло по старому, как деда учили. Да и иностранных мастеров было не так много. Хорошая дубовая древесина шла на Адмиралтейские верфи для строительства боевых кораблей, в то время как нужда заставляла строить много мелкосидящих недорогих барок из любого подручного леса. Барки строили на один сезон, а потом разбирали на дрова или на временные постройки. В больших перевернутых барках на берегу Невы жили и первые строители города – крестьяне.

Осенью 1718 года царь Петр принял историческое решение – строить добротную дорогу шириной 10 сажений вдоль берегов судоходных рек и по этой дороге буксировать барки при помощи самой надежной рабочей силы – лошадей. 17 октября Петр Алексеевич подписал именной Указ, объявленный из Сената, – *«О присылке работников из Киевской и Воронежской губерний в Санктпетербург, вместо прежнего их назначения к Ладожскому каналу и об определении из Новгородских работников половины для делания бечевника от Ладоги до Мсты»*. В указе четко оговаривалось необходимое количество людей: *«... украинцам с 41480 дворов у канального дела не быть, а взять с них работников с 7 дворов человека и выслать их из тех губерний в Санктпетербург...»*. Указ довольно большой и очень подробный. В частности, в нем сказано, на какие деньги содержать строителей береговой речной дороги в первый год строительства: *«... Да с тех же губерний с оставшихся со 6 дворов, на подъем и на прокорм взять на всякого человека на один месяц по полтора рубля, а на семь месяцев по рублю, итого 50362 рубли. Из которых на проход на один месяц по полтора рубли отдать им, а остальные прислать в Санкт-*

петербург...». Далее высокий Сенат точно указывал, какой взять с собой инструмент и в каком количестве: «... А припасам быть у тех работников у трех человек по заступу, по лопате, по кирке, по топору. А те припасы взять по ведомости из Артиллерии...»<sup>2</sup>. Хорошо работали чиновники в столице в те далекие времена. Точно знали, сколько дворов в каждой губернии, сколько там живет мужиков. Знали их доходы и умело считали каждый рубль в кармане мужика. Всякое строительство обеспечивалось необходимым количеством нужного инструмента. Чувствуется участие в организации строительных работ немецких и голландских инженеров.

Прошла спокойная мирная зима. Карл XII уже не угрожал. Он был убит в Норвегии осенью 1718 года. Наступила весна 1719 года. Царь Петр, занимаясь многими государственными и международными делами, вновь обращает свое внимание на строительство бечевника и назначает 8 мая 1719 года конкретного человека для управления всеми земляными и строительными работами на многоверстном пути. Вот текст указа: «Именной, данный гвардии майору Писареву. Об устройении бечевника от Ладоги по рекам Волхову и Мсте.

*Делать бечевник, начав от Ладоги по рекам Волхову и Мсте, так чтоб можно было везде даже до самой пристани, которая ниже Боровицких порогов, взводить всякие суда лошадыми, а работных людей брать с дворового числа с тамошних помещиков, также с Архирейских и монастырских и с дворцовых крестьян, которые для той работы особо определены <...>. И к ним придать несколько человек дворян и самому над ними смотреть, а лучше чтоб заставить работать тех помещиков, кои по берегам тех рек живут» (V. 697. 3366).*

Краткий и ясный указ. Ни одного лишнего слова, никакой «воды» и громких фраз. Чувствуется, что диктовал указ опытный и волевой человек, который точно знает, чего он хочет и как это сделать лучше. Царь Петр прекрасно командовал войсками и в мирной жизни все важные вопросы решал быстро и сам. А для исполнения подбирал достойных людей по способностям, а не по происхождению. Гвардейский майор Писарев когда-то был поручиком, потом штабс-капитаном. Будучи капитаном, командовал ротой гвардейского полка. Став майором, он командовал уже батальоном – это всего четыре роты солдат. А царь доверил ему важнейшее государственное дело – строить дорогу по берегам рек от новой столицы к столице старой. Не всякому генералу мог доверить Петр такое важное государственное дело. Гвардейские офицеры в то время были на вес золота. Им доверял и поручал дела сам царь, минуя всякие коллегии.

Не простое это дело обустроить бечевник по берегу большой реки Волхов. Тысячи мужиков валили топорами лес, корчевали огромные пни, сжигали кусты и камыши. Лес древний, густой, вековой. Из березовых бревен наскоро строили себе избы без окон и без дверей. Скорее сараи, чем избы. Ведь строили их на одно лето. Другие мужики будут работать на другом месте. В таких избах-сараях строители спали, ели, сушили одежду и пережидали дождливую непогоду. Рядом строили длинные амбары, в которых мастерили лодки, телеги, тачки, топоры и лопаты. В каждом поселке строителей бечевника была своя кузница и своя часовня.

Хорошие длинные сосновые бревна использовали для строительства многочисленных мостов через небольшие речки и ручьи, которые впадают в могучий Волхов. Интересно народное толкование слов река и ручей. Через ручей человек

<sup>2</sup> Полное собрание законов Российской империи. СПб., 1830. Т. 5. С. 590. № 3233. Далее ссылки на это собрание даются в тексте с указанием тома римской цифрой, страницы арабской цифрой, номера указа курсивом.

может перепрыгнуть, а через маленькую речку нужно построить хоть маленький, но мост. Даже самый простой мост имеет длину одного бревна, то есть 4 сажени (8 метров).

Основное требование к бечевнику – он должен быть ровным и непрерывным. По нему должны спокойно идти сотни лошадей в ту и другую сторону. Против течения лошади тащили барки, а вниз по течению их гнали табунами. В новую столицу по бечевнику гнали стада коров и овец. Это своего рода междугороднее речное шоссе. Рядом расчищали и ограждали пастбища для лошадей и росли поселки – обязательно дома для чиновников-смотрителей, церкви, постоянные дворы, трактиры и бани. Поселки строились через каждые 20 – 30 верст. Кроме обустройства жизни людей и лошадей нужно иметь специальные причалы для ремонта барок, для выгрузки мешков и кулей с подмоченным грузом. Значит, должны быть и склады-амбары, и судоремонтные мастерские. Должны жить плотники. Бечевник на Волхове давал много работы. И сюда потянулись мужики с семьями из ближайших губерний и уездов. Поблизости стали расти деревни. Стали распахиваться земли под огороды. Многие приезжали из очень далекой Киевской губернии, услышав от своих односельчан о государственном строительстве речного пути.

Бечевник должен быть достаточно широким и твердым, ровным и без препятствий, без высоких утесов и крутых спусков, без камней и болот. Поэтому вслед за отрядами лесорубов шли отряды землекопов с лопатами, кирками и тачками. Они срывали высокие холмы вдоль берега, разрушали отвесные утесы и по временным бревенчатым мосткам развозили землю и камни на болота. Камыши и кусты просто сжигали. Строительство бечевника чем-то похоже на строительство железнодорожной насыпи, только по берегу реки. А чтобы бечевник не осыпался, в некоторых местах его берег обкладывали валунами или забивали сваи из елей и лиственниц. Все дубовые бревна отправлялись в Санкт-Петербург на строительство морского флота и на экспорт. Огромные валуны, которые не сдвинуть с места, тут же на месте закапывали в большие ямы. На сухих местах работа шла довольно быстро, сухой песок хорошо поддается лопате. Очень тяжело было засыпать болотистые берега, где росла осока и шумели камыши. Приходилось привозить много камней на лодках из других мест, укладывать их ровным слоем и сверху засыпать землей. Потом снова слой камней и снова слой земли. Работали по колено в проточной холодной воде. Многие болели и умирали.

Трудное дело строить бечевник. Трудное и дорогое для государевой казны. Вот почему в 1721 году, 24 июня, генерал-поллицмейстер Санкт-Петербурга Девиер подписал следующий указ – *«О не причаливании судов и плотов к бечевнику»*. В нем в частности говорится: *«... повелено, дабы к бечевнику ни какие суда не приставали и не становились, а становились бы на якорях далее от пристаней сажень десять и более. А которое судно на якоре будет стоять, чтоб привязывали веревки один конец к пристани, а другой к тому судну, чтоб могли с тем судном для какой нужды причалиться к пристани и потом скоро отдаться прочь на свое место»*. Далее подробно указывалось, как судам, которые стоят на якоре на середине реки, пропускать идущие суда и барки: *«... А когда какое судно будет идти бечевою, то оную веревку отвязывали для свободного прохода онаго судна, чтоб тем не учинить помешательства. А ежели не будет отвязывать, повинен тот ту веревку пересечь, кто будет идти бечевою, и того на нем не взыскивать»* (VI. 403. 3800).

Уже в то далекое время сложились твердые правила плавания по рекам. Вдоль глубокого берега барки и лодки шли вниз по течению на веслах. Вдоль мелкого бе-

рега барки тащили против течения с помощью лошадей. Стоянка на якорях разрешалась только на середине реки. У берега можно было постоять только непродолжительное время. Увидев очередной караван идущих барок, стоящая барка отгаскивалась лодками на середину реки. За стоянку у бечевника чиновники брали большие штрафы. Уже в начале XVIII века появились те правила, которые сейчас привычны на дорогах – «Остановка запрещена», «Стоянка запрещена». Строжайше был запрещен обгон барок, идущих вниз по течению. Они были большими, неповоротливыми, не имели заднего хода и поэтому иногда сталкивались и тонули.

Летом 1722 года работы по постройке бечевника продолжились. А чтоб местные помещики не забыли прислать мужиков, 15 июня того же года в Камер-Коллегии вышел очередной указ: *«О доканчивании постройки бечевника по Волхову и Мсте и о наряде работных людей, согласно с прежним распоряжением»*. В нем четко оговаривалось, откуда присылать людей на заключительный этап работ по благоустройству бечевника: *«... велено к строению и к доделке бечевника по Волхову и Мсте к будущему лету работных людей вновь нарядить и к той работе выслать против прежнего распоряжения всех с полна <...> с Новгородского уезда, с Водской и Обонежской, Бежецкой и Деревской пятин указанное число...»* (VI. 722. 4037).

С этого времени небольшое торговое селение Вышний Волочек растет на глазах. Строятся дома и постоянные дворы. Строятся конюшни и много амбаров для сена и ячменя. В засушливое лето уровень воды в реках и Гагаринском канале падал. Этот канал соединял реки Мста и Тверца. Купцы и их мужики жили здесь подолгу в ожидании дождей и подъема уровня воды. Вдали от столичных чиновников вели тайные торговые дела, договаривались о ценах. В дождливую погоду можно долго толковать о том, о сем. Здесь не в диковинку чужая речь, здесь получали прекрасную практику переводчики с русского на персидский, с немецкого на греческий, с китайского на голландский. Если грузы не тяжелые, их перевозили на телегах вдоль канала по тому же бечевнику. Сотни мужиков с раннего утра и до позднего вечера таскали мешки и катали бочки. Купеческий промысел не любит продолжительных простоев.

24 августа 1722 года в Сенате, на самом высоком государственном уровне, самые важные сановники России вновь обсуждали вопрос об увеличении грузового потока. Но уже не по Волхову и Мсте, а по другой реке – Тверца. Название указа звучало так: *«О построении в Вышневолоцких шлюзах других ворот. Об очистке каменных перегородок в Боровицких порогах. О запрещении сбора с судов и возов в Бронницах. О расчистке бечевника между Тверью и Вышним Волочком по реке Тверца»* (VI. 760. 4075).

С постройкой бечевника по Тверце от Вышнего Волочка до Твери завершилось грандиозное строительство речной дороги для лошадей от берегов Ладоги до берегов Волги. В Новой Ладоге, в Великом Новгороде, в Вышнем Волочке и Твери стали торговать лошадьми, лошадиными сбруями, телегами, дегтем, бечевками, топорами, досками, лодками и барками. Появились небольшие верфи для серийного строительства барок различного размера. Росли лесопильные заводы. Жизнь на реках закипела. А дальше по Волге товары везли на больших парусных судах в Ярославль, Кострому, Владимир, Кинешму, Нижний Новгород, Казань. С этих пор Россия стала одеваться в европейское платье, носить европейские шляпы и сапоги, шпаги и букли, смотреться в зеркала. Молодые дворяне с удовольствием переодевались во все европейское уже не только в Санкт-Петербурге.

А в обратную сторону к молодой столице шло огромное количество плотов для строительства совершенно нового города. Плоты были столь огромны, что во

времена Анны Иоанновны пришлось ограничивать их размеры. 21 июля 1736 года вышел Сенатский указ: *«О делании бревенчатых плотов шириною в четыре сажени печатных, а глубиною не более полутора аршин, под опасением штрафа за неисполнение сего постановления»* (IX. 887. 7015). Русский аршин равен 71 сантиметру. Значит, осадка плотов была около одного метра. Сажень – 2 метра 13 см. Получалось, что ширина плотов была равна ширине деревенской улицы. На таких больших плотях мужики строили шалаши и жили в них вместе с собаками и домашней птицей, гусями и курами, несколько недель. Переход от Нижнего Новгорода до Санкт-Петербурга иногда занимал все лето. На плотях привозили и камни для строительства города, притом в обязательном порядке. Этот порядок установил сам царь еще в октябре 1714 года 24 числа: *«О привозе на речных судах и сухим путем на возах приезжающим к Санктпетербургу по определенному числу диких камней»*. Подробно указывались типы речных судов и количество камней на каждом из них: *«... привозить в Санктпетербург дикого камня на тялке и на шкуте на каждой по 30, а на старых судах, коим по особливым данным указам до времени чрез Ладожское озеро ходить велено на карбуз 30 же, на полукарбуз 20, на водовик и на сойме на каждом по 10 камней...»* (V. 127. 2852). Этот указ появился после победы при Гангуте. Всякое победное сражение вдохновляло царя на новые решения для ускорения строительства своего города.

Еще в 1731 году при открытии движения по Ладожскому каналу в указе от 19 марта были точно указаны стандартные размеры барок и точная их грузоподъемность с тем, чтобы правильно и точно брать пошлину за проход каждой барки: *«С нагруженной барки, которая тринадцать сажень с половиною длины, четыре сажени ширины, и четыреста кулей муки подымает, по осьми рублей с каждой. С барки ж, которая двенадцать сажень длины, три с половиною ширины, и триста пятьдесят кулей муки подымает, по семи рублей с каждой. С барки ж, которая десять сажень длины, три сажени ширины, и триста кулей муки подымает, по шести рублей с каждой»* (VIII. 401. 5723).

После окончания строительства Ладожского канала от Волхова до Невы купеческие суда, барки и плоты пошли уже не по бурному Ладожскому озеру, а по тихой воде канала. И здесь начались проблемы с размерами больших барок, которые свободно шли по Волхову и по Волге, а в Ладожский канал не «пролезали». Высокому Сенату вновь пришлось вмешаться в частную коммерческую торговлю. 19 декабря 1750 года он постановил: *«О построении барок и судов, которые имеют следовать к Санкт-Петербургу Ладожским каналом с казенными и партикулярными припасами и с товаром, не шире четырех сажень и чтобы оные не брали воды больше полтора аршина»* (XIII. 388. 9821).

Перестали барки строить на глазок по длине доски. Стали строить по точным размерам. Значит, были уже у бригад плотников на всех речных судостроительных верфях измерительные инструменты и точные чертежи с указанием размеров барок. А раз так, значит, кто-то это контролировал, проверял и наказывал. Не трудно сделать вывод, что уже в то далекое время были чиновники, которые играли роль речного Регистра и осуществляли постоянный контроль за размерами и качеством строительства речных судов и барок. Были и специалисты по подбору лошадей для буксировки барок. Были чиновники, которые контролировали и состояние самого бечевника, и кто-то его систематически ремонтировал. Бечевник по сути дела был стратегической речной дорогой для перевозки казенных грузов, солдат, пушек, лошадей, дров, сена, соли. У России в то время было два врага – Швеция и Турция, а находились они друг от друга очень далеко.

Все торговые речные суда, частные или казенные, должны были в обязательном порядке нести на корме знамя России. Царь Петр видел разноцветные флаги различных государств на реках Голландии и Франции еще в своей первой поездке по Европе. 20 января 1705 года, после взятия крепости Нарва, царь повелел: *«На торговых всяких судах, которые ходят по Москве реке и по Волге и по Двине и по иным по всем рекам и речкам ради торговых промыслов, быть знаменам по образцу, каков нарисовав, послан под сим его Великого Государя указом»* (IV. 285. 2021).

Кстати, любопытно, чем отличается речка от реки. Оказывается, ширина речки ограничивается длиной одного бревна, которое можно перебросить с берега на берег. Если нужно строить опоры в воде, то это уже не речка, а река. Вот так Свод законов Российской империи помогает понимать значение привычных слов.

Во время Азовского похода Петр I обратил внимание на богатство дубовых лесов в тех краях и вспомнил об этом через несколько лет, когда задумал строить большие фрегаты. 15 мая 1712 года был подписан указ: *«О приуготовлении в Казанской и в Азовской Губерниях Никите Кудрявцеву на корабельное строение лесов и об отпуске оных в Санктпетербург»* (IV. 831. 2522). Посмотрите внимательно на карту России. Азов находится в устье Дона, который впадает в Таганрогский залив. А флот строился на берегах Невы. И вот эта огромная речная дорога от Таганрогского залива до Финского уже в то далекое время работала прекрасно. И купцы, и крестьяне знали ее хорошо. Царь-реформатор подписывал только реально выполнимые указы.

После смерти Петра объемы внешней и внутренней торговли стали уменьшаться. Бечевник перестал работать и стал зарастать камышом и кустарником. Во многих местах местные жители запахали бечевник для расширения своих огородов. Особенно вокруг монастырей. И только летом 1734 года жалобы купцов наконец-то были услышаны в столице. 5 июля Анна Иоанновна подписала большой обстоятельный указ об организации торговли на всей территории России. В нем, в частности, говорится: *«... От Вышнего Волочка по Тверце, по Волге и по другим рекам, по которым суда поднимают бечевником людьми и лошадьми, а купечество жалобу приносят, что во многих местах Архирейские и монастырские крестьяне и помещики и ямщики расчищенную дорогу запахали, и идущие суда, во время вешней полой и летом прибылой воды, не пропускают, и держат дней по 5 и более, а иных бьют и увечат. И для искоренения таких наглых обид, по всем берегам, где суда поднимаются, впредь дорог, по которым с бечевою ходят, отнюдь не запахивать, и кои прежде запаханы, те запустить, и в том никаким судам остановки и удержания не чинить...»* (IX. 370. 6600). Впервые в императорском указе отмечается, что суда и барки тащили не только лошади, но и люди.

Каждое лето в Санкт-Петербург приходили сотни барок с мукой, кожей, ячменем, солью, соленой рыбой, дубовой древесиной. Эти грузы шли на экспорт, и барки заходили в Малую Неву – туда, где стояли иностранные купеческие суда. Другие барки привозили все необходимое для строительства и жизни города: камни, доски, кирпичи, ткани, кожи, птицу и скотину. Самые большие барки привозили большие запасы муки, дров, ячменя и сена. Их заводили в Фонтанку и Мойку, где они стояли всю зиму во льду, обеспечивая жителей города дровами, а большую армию лошадей ячменем и сеном. Если мысленно представить город того времени, то все реки и набережные будут заполнены судами, барками и плотами. Мостов мало, и большинство жителей города переправляются от одного берега на другой только на лодках. Жизнь на реках и каналах очень оживленная. По улицам города трудно проехать – везде строят. С утра до вечера стучат топоры плотников и кувал-

ды каменотесов. Пыль и грязь, бревна и камни, шум и ругань. И только на берегах рек, на бечевнике и на плотях, мужики могли отдохнуть у воды и вспомнить далекую родную сторону. Строительство бечевника позволило многим людям из разных губерний лучше узнать свою огромную полноводную матушку Россию.