

И.В. Маслова*

**ОТРАЖЕНИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
КУПЕЧЕСТВА В БАЙКАЛО-АМУРСКОМ РЕГИОНЕ
В ПУТЕВЫХ ЗАМЕТКАХ Д.И. СТАХЕЕВА
(КОНЕЦ 1850-Х – 1860-Е ГОДЫ)**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-2
УДК 94(470): 930*Выходные данные для цитирования:**Маслова И.В. Отражение предпринимательской деятельности купечества в Байкало-Амурском регионе в путевых заметках Д.И. Стахеева (конец 1850-х – 1860-е годы) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 24–34. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-02.pdf>*

I.V. Maslova*

**REFLECTION OF THE ENTREPRENEURIAL ACTIVITY
OF MERCHANTS IN THE BAIKAL-AMUR REGION
IN THE TRAVEL NOTES OF D.I. STAKHEEV
(LATE 1850S – 1860S)**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-2

*How to cite:**Maslova I.V. Reflection of the Entrepreneurial Activity of Merchants in the Baikal-Amur Region in the Travel Notes of D.I. Stakheev (Late 1850s – 1860s) // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 24–34. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-02.pdf>]*

Abstract. The article explores the information potential of travel notes as a phenomenon for the study of social interactions and a source of cultural information about the everyday life and behavioral practices of Russians in the 19th century. The role of water communications of the Baikal-Amur region in the entrepreneurial activity of the merchants is considered on the basis of the analysis of D.I. Stakheev “Beyond Baikal on the Amur”, published in St. Petersburg in 1869. The author of the notes belonged to the merchant environment and was engaged in the tea trade in Kyakhta, representing the interests of the family business, so the history of entrepreneurship became one of the storylines of his story. The author delves into stories about the entrepreneurial activities of the merchant class, provides statistics on commercial transactions, tries to make economic forecasts and estimates, describes the psychology of actions and behavioral practices of Russian merchants in the mid-19th century. Among the entrepreneurial risks of businessmen of the Baikal-Amur region D.I. Stakheev highlights: seasonality and the lack of clear schedules for steamship cargo transportation; frequent force majeure situations caused by cold climates and natural disasters; the prevalence of fraudulent trading schemes, the manufacture of counterfeit products, and smuggling. The subject of D. Stakheev’s description was the difficult period of the formation of shipping companies on Baikal and the rivers of Siberia and the Far East, stories from the life of immigrants, everyday life and customs of local peoples. An analysis of D. Stakheev’s travel notes will expand the understanding of the role and place of travel in the space of everyday life of a Russian in the second half of the 19th century, using the example of trips to Transbaikalia and the Amur region.

Keywords: D.I. Stakheev, travelogue, Baikal, Amur, merchants, business, travel.

The article has been received by the editor on 29.03.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

* **Инга Владимировна Маслова**, доктор исторических наук, Елабужский институт Казанского федерального университета, Елабуга, Россия, e-mail: imaslovainga@gmail.com
Inga Vladimirovna Maslova, Doctor of Historical Sciences, Yelabuga Institute of Kazan Federal University, Yelabuga, Russia, e-mail: imaslovainga@gmail.com

Аннотация. В статье исследуется информационный потенциал путевых заметок как феномена по изучению социальных взаимодействий и источника культурологических сведений о повседневной жизни и поведенческих практиках россиян XIX в. Рассмотрена роль водных коммуникаций Байкало-Амурского региона в предпринимательской деятельности купечества на основе анализа путевых заметок Д.И. Стахеева «За Байкалом на Амуре», изданных в Петербурге в 1869 г. Автор заметок принадлежал к купеческой среде и занимался чайной торговлей в Кяхте, представляя интересы семейного дела, поэтому история предпринимательства стала одной из сюжетных линий его повествования. Автор углубляется в рассказы о предпринимательской деятельности купечества, приводит статистику коммерческих операций, пытается делать экономические прогнозы и оценки, описывает психологию поступков и поведенческие практики российских коммерсантов середины XIX в. Среди предпринимательских рисков коммерсантов Байкало-Амурского региона Д.И. Стахеев выделяет: сезонность и отсутствие четких графиков пароходных грузоперевозок; частые ситуации форс-мажора, вызываемые холодным климатом и стихийными бедствиями; распространенность мошеннических схем ведения торговли, изготовление контрафактной продукции, контрабанду. Предметом описания Д. Стахеева стал сложный период становления пароходства на Байкале и реках Сибири и Дальнего Востока, сюжеты из жизни переселенцев, повседневная жизнь и нравы местных народностей. Анализ путевых заметок Д. Стахеева позволит расширить представления о роли и месте путешествий в пространстве повседневности россиянина второй половины XIX в. на примере поездок в Забайкалье и Приамурье.

Ключевые слова: Д.И. Стахеев, травелог, Байкал, Амур, купечество, предпринимательская деятельность, путешествия.

Статья поступила в редакцию 29.03.2022



Рис. 1. Дмитрий Иванович Стахеев. 1900 г.

Произошедший в современной исторической науке антропологический поворот привел к расширению круга исторических источников, пересмотру методических и методологических приемов исследования ранее известных документов. Примером могут служить путевые заметки, которые ранее оценивались в основном как жанр литературного произведения. Подобные записки, как правило, написаны в жанре травелога, т.е. путевых очерков, и содержат элементы авторской рефлексии по поводу описываемых событий и явлений. А это дает нам уникальную возможность посмотреть на описываемые факты глазами автора, выявить особенности мышления, которые нашли отражение в оценках и интерпретации событий. Авторы таких текстов выступают в разных ролях: путешественника, исследователя (этнографа, географа), писателя-публициста. На наш взгляд, следует шире использовать информационный потенциал путевых заметок как феномена по изучению социальных коммуникаций и источника культурологических сведений о повседневной жизни и поведенческих практиках. В течение первых десятилетий XX в. происходил «лингвистический поворот» в исторической науке, приведший к слиянию литературного жанра с историческим нарративом. Веянием времени «стало использование в исторических работах источников

литературного происхождения с помощью теорий и методов, заимствованных из современного литературоведения»¹.

Интересный по содержанию материал по истории водных коммуникаций в районе Байкала и Амура и их роли в деятельности предпринимателей XIX в. дают этнографические записки, составленные в разное время путешественниками. В ряду таких произведений следует назвать дорожные заметки и воспоминания С.В. Максимова о поездке на Амур, в которых нашли описание природы и бытовые зарисовки из жизни местного населения². Писатель и журналист М.Г. Гребенщиков, по долгу службы около двух лет проживший во Владивостоке, оставил воспоминания о повседневной жизни и нравах в этих отдаленных уголках России³.

Среди подобных сочинений следует выделить произведения, написанные Д.И. Стахеевым. Уникальность его работ заключалась в том, что Дмитрий Иванович прибыл в северо-восточные регионы России отнюдь не с праздными целями, его привели туда интересы семейного бизнеса. И именно это обстоятельство делает его записки особенно интересными для исторического исследования, так как автор описывает факты и обстоятельства, которые не находили отражение в литературных травелогах его предшественников. Например, уникальную возможность изучить логистику доставки чая из Китая в центральные регионы Российской империи в середине XIX в. позволяет исследование произведения Дмитрия Стахеева «От Китая до Москвы: история ящика чаю», опубликованного в 1870 г.⁴ Автор произведения не понаслышке знал тонкости чайной торговли в России – Дмитрий был сыном преуспевающего купца 1-й гильдии из г. Елабуги Вятской губернии.

Родился он 2 февраля 1840 г. и был третьим среди четырех отпрысков купца-миллионера Ивана Ивановича Стахеева⁵. Дмитрий получил домашнее образование и с детских лет по настоянию отца начал приобщаться к коммерческим делам семьи, которые его мало интересовали. Дмитрий увлекался чтением и читал все, что под руку попадалось – от Евангелия до сочинений по астрономии, чем вызывал острое недовольство своего отца. В надежде отучить сына от «пагубного пристрастия» к чтению светских книг Иван Иванович Стахеев отправляет пятнадцатилетнего юношу в Кяхту для самостоятельного ведения чайного дела. Дмитрий поражал кяхтинских купцов своим разумным ведением торговли, сметливостью и честностью в делах коммерческих. Свидетельством того, как серьезно молодой предприниматель относился к чайной торговле, служит его произведение, где содержится детальное изложение не только приемов и рисков, связанных с торговлей этим душистым напитком, но и подробное повествование об этапах выращивания и сбора чая, его сортах и видах. Но если повествование о чайной торговле находило отклик в душе начинающего писателя, то интереса к делам коммерции он не проявлял. И наперекор отцу отказался заниматься семейным бизнесом и стал активным членом кяхтинского литературного салона госпожи С.С. Сабашниковой, где познакомился со многими писателями (в том числе и ссыльными). Именно в Кяхте Дмитрий Стахеев опубликовал свои первые литературные заметки в местной газете «Кяхтинский листок». В тот период Дмитрий печатался под псевдонимом «Бытописец», что подчеркивало его желание писать в жанре нон-фикшн, отражая реальные события, основанные на фактах, а не на вымысле.

Отец, узнав о желании Дмитрия оставить коммерцию и попробовать себя на литературном поприще, пришел в ярость. Но еще больший гнев вызвала женитьба Дмитрия в 1860 г. на купеческой дочери Л.К. Трапезниковой без отцовского благословения. Размолвка между отцом и сыном закончилась тем, что Иван Иванович отрекся от сына и исключил его из числа наследников своих капиталов. Дмитрий с молодой женой отправился на Амур,

¹ Репина Л.П. Историческая наука на рубеже XX–XXI вв.: социальные теории и историографическая практика. М., 2011. С. 119.

² Максимов С. На Востоке. Поездка на Амур: дорожные заметки и воспоминания. СПб., 1871.

³ Гребенщиков М.Г. Путевые записки и воспоминания по Дальнему Востоку. СПб., 1887.

⁴ Стахеев Д.И. От Китая до Москвы: история ящика чаю: очерки. СПб., 1870.

⁵ Стахеев Д.И. Автобиография // Стахеев Д.И. Духа не угашайте. Избранные произведения. Казань, 1992. С. 414–416.

который тогда называли русской Калифорнией. Именно в этот период он близко знакомится с жизнью в Забайкалье и Амурской области, а впечатления этих лет легли в основу целого ряда его научно-популярных очерков: «Жизнь в Амурской станице», «Очерки бурятской жизни»⁶ и др.

Если литературный талант Д.И. Стахеева был оценен современниками далеко не сразу, то историко-этнографическое описание Кяхты, Байкала, Амурского края, сделанное начинающим писателем в жанре путевых заметок, получило положительный отклик очень быстро. Вышеупомянутый Михаил Григорьевич Гребенщиков называет Стахеева наряду с Д.И. Завалишиным в качестве родоначальников «литературы со времени завоевания Амура и присоединения Уссурийского края»⁷.

В рамках данной статьи нам бы хотелось рассмотреть произведение Дмитрия Стахеева «За Байкалом на Амуре. Путевые картины», описывающее его пребывание на этих территориях начиная с 1859 г. Это произведение Д. Стахеева было опубликовано в известной среди знатоков и любителей литературы в XIX в. типографии Карла Вульфа (журнал «Современник», издаваемый Н.А. Некрасовым, печатался именно в этой типографии). Источниками для написания путевых картин для Дмитрия Ивановича служили собственные впечатления, рассказы людей, с которыми он встречался в ходе путешествия, материалы газеты «Амур», издававшейся в Иркутске, путевые заметки его предшественников. При этом Стахеев старается не повторять рассказы последних: «Описывать Благовещенск я считаю совершенно лишним, потому что с того времени, как писал о нем г. Максимов, город почти нисколько не изменился»⁸.

Путевые зарисовки «За Байкалом на Амуре» – не просто описание путешествия, это личный сюжет, глубокая рефлексия пережитого и увиденного. Кроме того, Стахеев не праздный путешественник, он человек, хорошо знавший жизнь купеческой Кяхты, но в силу обстоятельств влившийся в число переселенцев на Амур, надеявшихся найти новые возможности для счастливой жизни. Поэтому взгляд Дмитрия Ивановича на описываемые события гораздо шире. Помимо традиционных для тревелогов сюжетов (географического описания местности, этнографических зарисовок, повествования об исторических местах и событиях), автор углубляется в рассказы о предпринимательской деятельности купечества, приводит статистику коммерческих операций и даже пытается делать экономические прогнозы.

Структура путевых заметок включает девять разделов, которые скорее напоминают страницы дневника, составленного из зафиксированных по ходу путешествия в хронологическом порядке записей. С первого взгляда создается впечатление, что автор не продумывал структуру книги, да и названия глав выглядят как заголовки страниц путевых записей («Путь от Кяхты на Амур»). Но внимательное прочтение позволяет увидеть замысел автора: в популярном в XIX в. литературном жанре изложить быт и нравы населения Сибири, при этом в поле зрения попали коренные народы, переселенцы и люди, связанные с этим суровым краем интересами бизнеса. В этом смысле для историка, изучающего историю предпринимательства в Северо-Восточной России и ставящего перед собой задачу реконструкции прошлого, это произведение становится важным историческим источником, который еще не нашел должного отражения в научных трудах.

Ракурс избранного нами исследования предполагает изучение лишь двух сюжетов названного произведения, которые, во-первых, дополняют наши представления об истории предпринимательской деятельности российского купечества в Сибири, на Байкале в Амурской области картинными, иллюстрирующими ментальные установки и поведенческие практики ведения коммерции; во-вторых, позволят расширить представления о роли и месте путешествий в пространстве повседневности россиянина второй половины XIX в. на примере поездки в Забайкалье и Приамурье.

⁶ Стахеев Д. Жизнь в Амурской станице // Русский вестник. 1863. Т. 48, № 16. С. 417–454; Стахеев Д. Очерки бурятской жизни // Русское слово. 1865. № 11. С. 161–178.

⁷ Гребенщиков М.Г. Путевые записки... С. 128.

⁸ Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре. Путевые картины. СПб., 1869. С. 243.

Дмитрия Стахеева поражала суровость природы и сила воли людей, которым приходилось ее преодолевать. В произведении «За Байкалом на Амуре» он писал, что Байкал, который местные жители именовали «Святым морем», «имеет до 600 верст длины и от 75 до 100 верст ширины; его глубина и до сих пор еще никем достаточно не исследована»⁹. В то время как по всей России активно развивалось пароходство, ставшее важным и стабильным источником прибыли предпринимателей, на Байкале эта сфера деятельности сопровождалась серьезными рисками, а потому только зарождалась. Стахеев подметил одну деталь: небольшие пароходы с командой в 5–6 человек ходили по море-озеру по 10–15 лет без поломок и крушений, а крупные, хорошо оснащенные суда, как правило, служили недолго. Причиной этого, по мнению Дмитрия Ивановича, являлась частая смена владельцев пароходов. Купив пароход, владелец менял всю команду, нередко набирая новых людей, не знающих специфику местной навигации. А в суровых условиях байкальского судоходства, где отсутствовали навигационные знаки, залог успеха заключался в знании местной береговой обстановки, фарватеров и порогов.



Рис. 2. Озеро Байкал. Открытка 1900 г.

Небольшие суда обычно принадлежали местным владельцам, хорошо знающим местность и особенности байкальского судоходства. «Судоходством на Байкале занимаются несколько иркутских купцов и мещан, а всего более судов принадлежит крестьянам Ильинской волости с той (противоположной Иркутску) стороны Байкала. Суда перевозят в Забайкальскую область русские товары, соль и спирт, а оттуда везут чай и рыбу»¹⁰.

Цены за перевозку грузов колебались от 10 до 20 коп. за пуд и зависели от объема и количества груза, но при этом многое значило и умение договориться с владельцем судна. В целом, как подчеркивают исследователи, фрахтовая ставка почти в пять раз превышала цену перевозки груза по Волге¹¹. Такая разница в ценах, с одной стороны, сулила большие прибыли байкальским судовладельцам, но, с другой, из-за дороговизны спрос на грузоперевозки был незначительным. Пассажирские перевозки тоже были недешевы: проезд ста верст в каюте первого класса стоил 8 руб., а путешествие на палубе – 3 руб.

Иногда фрахтовые цены на пароходах достигали таких высот, что коммерсанты предпочитали отправлять грузы на маленьких одномачтовых парусных судах, каждое из которых могло взять на борт не более 400 пудов груза. Дмитрий Иванович приводит пример хитрой схемы, направленной на привлечение клиентов к услугам пароходств. Богатые купцы, загрузив партии чая на мелкие частные суда за умеренную плату, сами брали билет на пароход, чтобы с комфортом за 7–10 часов добраться до места назначения, а не «кататься» вместе с грузом по пять-шесть дней по беспокойным водам Байкала. Управляющий одного из пароходств объявил, что билеты на пароход не будут продаваться лицам, чьи товары были отгружены на парусные суда. Уловка не сработала: у каждого пассажира нашелся высокий покровитель, при посредничестве которого они беспрепятственно покупали билеты на пароход.

Несмотря на высокие фрахтовые цены, пароходы составляли серьезную конкуренцию парусным судам, использовавшимся в основном в рыбном промысле и для перевозки товаров, которые не успели отгрузить в срок, когда отплывали пароходы.

⁹ Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 2.

¹⁰ Там же. С. 14.

¹¹ Бойко В.П. Купечество Западной Сибири в конце XVIII – XIX в.: Очерки социальной, отраслевой, бытовой и ментальной истории. Томск, 2007. С. 261.

Рыбный промысел являлся важной частью хозяйства, поэтому Дмитрий Стахеев постарался описать его подробнее. К числу крупных промыслов относились селенгинские и баргузинские. А главной промысловой рыбой был байкальский омуль. Если улов оказывался богатым, то к процессу заготовки рыбы подключались почти все: «Тут же на берегу, как только из воды рыбу вынимаем, сейчас же и солить и в бочки укладывать. Работа в ту пору у нас идет горячая, бабы и малые ребята все работают; иной раз еще и нанимаешь со стороны народу, бурят, тунгусов, – всем тогда дела много бывает, только успевай работать. За соленье платим, когда чужие люди эту работу справляют, по 2 р. 50 к. с бочки; да эта цена не одинакова, потому, значит, глядя по улову. Когда хороший улов-то бывает, тогда за соленье цена и до пяти рублей доходит»¹². Согласно подсчетам Д. Стахеева, только в Иркутске продавалось и потреблялось до трех тысяч бочек омуля, по 1 000–1 400 тушек рыбы в каждой.

Как сын купца и человек, который некоторое время лично занимался коммерцией, Дмитрий Стахеев приводит данные, интересные предпринимателям того времени: например, о факторе сезонности в грузоперевозках по Байкалу. Он указывает, что самый благоприятный период для судоходства по Байкалу – это летние месяцы, когда бури случаются крайне редко. Но навигация официально открывается уже с 15 мая. Поздней весной и ранней осенью отдельные суда еще ходят по озеру с партиями товаров, но при этом подвергаются большому риску. «С половины ноября до половины января сообщение по Байкалу прекращается, грузы и проезжающие в эти два месяца тащатся по кругобайкальской дороге, по высоким горам, частью на верховых, частью на санях», – писал Д.И. Стахеев¹³.

Дмитрий Иванович детально описывает предпринимательские риски, связанные с транспортировкой товаров (в первую очередь чая) по Байкалу. Он рассказал печальную историю парохода «Наследник Царевич», на котором не раз путешествовал по Байкалу. В ноябре (речь идет примерно о середине 1860-х гг.) на пристани села Посольское, расположенного на юго-восточном берегу Байкала, скопилась большая партия чая, уже загруженная на баржу, которую не успели отбуксировать в сезон навигации. Погода стояла теплая, и управляющий пароходом решил пойти в рейс, тем более что «для счастливого рейса нужно всего шесть или семь часов хорошей погоды». Однако в середине плавания пароход столкнулся с льдиной, которая повредила борт судна, и оно начало медленно погружаться в воду. Вся команда перебралась на баржу и, отрубив концы, отправилась в свободное плавание по «Святому морю». После месячного дрейфа баржу прибило ко льду. «Из мачты сделали кол и вбили его в лед, привязали судно и ушли все с него по льду, сами не зная, куда идем. Шли часа два и пришли к берегу. На берегу увидели какую-то избушку, зашли в нее и обрадовались до того, что друг другу ничего не могли сказать: избушка была полна рыбой. Поморы наловили ее перед заморозками и сложили в избе, до первого зимнего пути. Развели мы огонь, сварили рыбы, повеселели и понабрались силами. На другой день выбрались в селение и тем окончилось наше страдание. Судно наше у берега замерзло, а пароход на середине моря тоже замерз»¹⁴.

Сообщая окончание этой истории, Дмитрий Стахеев замечает, что, несмотря на пережитое потрясение, коммерсанты не оставили мысли получить прибыль: баржу и пароход во льдах нашли, ящики с чаем привезли в Иркутск. Но, учитывая, что они обледенели, а когда оттаяли, качество чая, а значит и его цена резко упали, от планируемой прибыли в один рубль им удалось получить лишь 25 копеек, продав чай мелким торговцам. Последние, смешав его с качественными чаями, получили перефабрикованный товар и продали его по цене чая высокого качества.

Еще один интересный сюжет, описываемый Д.И. Стахеевым, – путешествие по Амуру к административному центру Амурской области Благовещенску. Навигация по Амуру началась 1 мая, но и в это время пароходы сталкивались с крупными льдинами, дрейфовавшими по реке. Пассажиры, среди которых, помимо переселенцев и торговцев, стали появляться

¹² Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 41.

¹³ Там же. С. 23.

¹⁴ Там же. С. 78.

и путешественники, могли добраться до Благовещенска на пароходах от станицы Сретенской.

Баржи с крупными партиями товаров «соревновались» за право первыми проплыть по Амуру и отправлялись из Читы сразу же после того, как вскрывался лед на реке Шилке. Те из коммерсантов, которым удавалось первыми привезти свои товары в Благовещенск в начале нового навигационного сезона, получали больше прибыли, так как первые несколько дней не имели конкурентов и устанавливали высокие цены. Торговля начиналась прямо с пяти-шести барж, которые первыми пришвартовывались на Набережной. Далее Стахеев приводит ассортимент товаров, привозимых в Благовещенск. «Дней шесть продолжалась оживленная торговля на баржах, а потом, в один день, одна за одной отчалили они от берега, стараясь не давать одна другой преимущества приплыть к станице ранее. Вслед за баржами, уплывшими вниз с красными товарами, стали приплывать к берегу Благовещенска баржи с бакалейными товарами – сыр, икра, макароны, горошек, варенье, стеариновые и сальные свечи, мыло и русское масло из Забайкалья, несколько лучше и дешевле маньчжурского»¹⁵.

Забайкальское купечество, среди которого Стахеев называет известные купеческие фамилии Юдиных, Кандинских, занималось торговлей с маньчжурами, закупая у них быков, просо, рис, ячмень. Закупленные товары купцы на собственных баржах сплавляли вниз по Амуру в Николаевский порт, где зерновые пользовались большим спросом, так как главным источником пищи во время длинных зимних месяцев являлась солонина и мороженое мясо. Часть товаров продавали иностранным торговцам или обменивали на джин и портер.

Исследователи отмечают, что период 1856–1874 гг. стал первым этапом проникновения зарубежных коммерсантов на Дальний Восток. Подтверждением служит тот факт, что среди местных капиталистов Стахеев называет имя немецкого негодья Людорфа. Ежегодные торговые обороты Фридриха Августа Людорфа на Дальнем Востоке к 70-м гг. XIX в. составляли 800 тыс. руб. Он был соучредителем акционерного общества «Восточно-сибирская торговая компания». Свидетельством того, что Людорф прочно связывал свои коммерческие интересы с Амурской областью, стало то, что он первым среди иностранных предпринимателей привез супругу на российский Дальний Восток и жил с ней в Новониколаевке¹⁶. Стахеева удивляет востребованность иностранных товаров среди жителей Благовещенска, главным поставщиком которых был Людорф, имевший в 1862 г. в столь небольшом городе оборот в 30 тыс. руб. серебром. Затрагивая тему иностранной торговли, Стахеев подчеркивал, что зарубежные товары (спиртные напитки, сигары, сахар) по Амуру провозят в Забайкалье, а вот в Иркутск они не попадают из-за высоких таможенных пошлин, взимаемых с иностранных товаров на иркутской таможне. По мнению автора, это, с одной стороны, тормозило развитие торговли на Амуре, а с другой – служило барьером для проникновения американских товаров и защищало российских коммерсантов от конкуренции.

Дмитрий Стахеев – купеческий сын, хорошо знакомый с предпринимательской деятельностью в Прикамье и на Вятке, отмечает целый ряд специфических черт в организации торговли в Благовещенске в 1860-е гг. Он обращает внимание на то, что местные купцы не арендуют лавки в гостином дворе, а торгуют из лавок, расположенных рядом с домом. Удивляли его небольшие размеры торговых оборотов проходившей в Благовещенске регулярной маньчжурской ярмарки. В течение двух недель каждое утро с левого берега реки к Благовещенску причаливали десятки маньчжурских лодок, нагруженных ярмарочным товаром. Торговцы на себе несли товары к месту ярмарки, и в 10 часов утра, когда специальный чиновник – нойон ударял несколько раз в бубен, начиналась торговля. Языковой барьер между покупателем и продавцом преодолевался посредством известной и тем и другим системы знаков. «Торговались покупатели таким образом: поселенец подходит к лавке и высматривает, что ему нужно, потом берет известный продукт в руки и показывает его маньчжур. Маньчжур поднимает пальцы кверху, означая ими количество пятаков, требу-

¹⁵ Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 245.

¹⁶ Нестерова Е.И. Иностранные коммерческие агенты в Николаевске-на-Амуре (1856–1874 гг.) // Вестник Дальневосточного отделения Российской Академии наук. 2013. № 1. С. 70.

емое им за покупаемую вещь»¹⁷. Вечером удар бубна извещал об окончании торговли. Маньчжуры грузили оставшиеся товары на лодки и отправлялись на родной берег с тем, чтобы наутро все повторилось вновь. За две недели ежедневной торговли общая сумма прибыли всех маньчжурских торговцев составляла не более 2 тыс. руб. кредитными билетами. Затем маньчжуры у благовещенских купцов обменивали эти кредитные билеты на русское серебро из расчета полтора бумажных рубля за один серебряный. Помимо обменных операций, благовещенское купечество вело с маньчжурами мелочную и розничную торговлю, о которой упоминалось выше.

Именно отсутствие постоянных транспортных путей и сезонность речных перевозок нередко порождали в среде забайкальских торговцев специфические мошеннические коммерческие схемы, одну из которых приводит и автор «Путевых картин». Осенью 1863 г., когда сезон навигации был закрыт и товары из Забайкалья в Благовещенск уже не поступали, один из местных коммерсантов скупил оптом все партии табака. Причем в руках «табачного монополиста» сосредоточилось как высококачественное турецкое сырье, так и маньчжурский низкопробный табак. Смешав их, купец начал производить папиросы собственной довольно низкой фабрикации и продавал их, ввиду отсутствия конкуренции, по баснословной цене¹⁸.

Прожив несколько лет в Приамурье и пообщавшись со многими купцами и их приказчиками, Дмитрий Стахеев составил собирательный образ российского коммерсанта, приехавшего сюда за большими прибылями. Среди предпринимателей Сибири и Дальнего Востока, помимо местного купечества, важную роль играли комиссионеры, которые действовали от имени своих доверителей, состоятельных коммерсантов, живших в Центральной России и не знавших специфики «кяхтинских дел». «Вспоила и вскормила его Волга, где он на барже командовал рабочими и умеючи сдавал хлеб в Рыбинске». На Амуре подобный комиссионер получал прибыль как за счет скупки у маньчжуров соболя, так и за счет обменных операций с серебром. Пушнину везет в Москву, где продавал ее с большой выгодой. С началом судоходства по Амуру загружал мануфактурным товаром баржу в Сретенской станице и снова плыл от одной амурской станицы к другой, торгуя с казаками и переселенцами¹⁹. Именно удаленность от доверителя – основного владельца капиталов, по мнению Д. Стахеева, порождала контрабанду и многочисленные схемы фальсификации товаров и услуг.

Обратимся ко второму избранному нами для исследования сюжета – о месте путешествий в пространстве повседневности россиянина второй половины XIX в. Развитие пароходства в XIX в. стало стартовой точкой для распространения массового туризма и путешествий по водным артериям Российской империи. Но если подобные практики организации досуга и отдыха по Волке, Каме, Вятке и другим рекам историками хорошо исследованы, то практики водного туризма по Байкалу и Амуру еще не нашли должного освещения.

Описывая путешествие по водным артериям Восточной Сибири, Дмитрий Стахеев не раз отмечал, что путь этот хотя и широко освоен коммерсантами, еще недостаточно комфортен для познавательных или туристических поездок. Главное неудобство заключалось в том, что не было расписания движения пароходов по Байкалу и Амуру, поэтому путешественники могли до двух недель дожидаться прибытия очередного парохода.

Стахеев описывает гостиницы, которые редко, но встречались недалеко от пристаней. Водные путешествия по Байкалу начинались с пристани Лиственничной, располагавшейся на берегу озера у истока Ангары. Недалеко от пристани находилась единственная в этом месте гостиница – небольшое, довольно старое двухэтажное здание. Как отмечал Дмитрий Иванович, недалеко от пристани было заготовлено много лиственничного леса, из которого планировалось построить новые гостиницы как дополнение к развитию новых пароходств.

Гостиница, в которой остановился автор «Путевых картин», построенная в 1840-х гг., поразила его своей ветхостью: выбитые окна и сломанные ставни, едва державшиеся на пет-

¹⁷ Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 248.

¹⁸ Там же. С. 252.

¹⁹ Там же. С. 294.

лях двери. Интерьеры соответствовали внешнему виду здания: сломанные стулья и кресла, перекошенный грязный дощатый пол и щели в стенах, в которые врывается в помещение холодный байкальский ветер. Распоряжался в гостинице отставной солдат, исполнявший и обязанности трактирщика. Дмитрий Стахеев, выросший в богатой купеческой семье и привыкший к обильным угощениям за столом, был шокирован отсутствием самых простых блюд и вынужден был ограничиться чаем. «Через несколько времени нечищенный, позеленевший самовар, чайник с изломанным носом, чашка без ручки, поднос изогнутый и перепачканный, – все это в огромных размерах было принесено солдатом за один раз и принесено совершенно оригинальным способом: самовар он нес в руках, поднос висел у него на пуговице жилета, а чашку и чайник он, к великому моему удивлению, вытащил из обоих карманов своего дырявого пальто»²⁰. Стахеев описывает события осени 1859 г., т.е. последние недели навигационного сезона, поэтому постояльцев в гостинице почти не было.

Автор не один раз путешествовал из Кяхты по Забайкалью, поэтому описал повседневную жизнь гостиницы и в сезон летней навигации, когда в нее ежедневно прибывали управляющие пароходств, купцы, их доверенные и приказчики. Когда в гостинице останавливались богатые купцы, то для приготовления пищи приглашался специальный повар, который готовил супы и котлеты. Из холодных закусок подавали солонину, соленые огурцы. Погреб пополнялся спиртными напитками: фруктовыми и ягодными наливками, шампанским. Постояльцам предлагались и развлечения: музыкальные посиделки с гармонью, игра в карты.

Пристаней по берегам озера было не так много. Например, если путешественник хотел осмотреть старейший на Байкале Посольский Спасо-Преображенский монастырь, то из-за мелководья пароход делал остановку в 1,5 км от берега и проезжающим приходилось с риском для жизни добираться до суши на небольших лодках. Если Байкал штормило, то высадиться на берег так и не удавалось, и путешественники плыли обратно к пристани Лиственничной в надежде, что со второго захода им повезет больше.

Даже в том случае, если пароход прибывал в город, являвшийся административным центром, как, например, Благовещенск, путешественник сталкивался с определенными сложностями. Во-первых, в то время как по всей России активно развивался извозный промысел, в Благовещенске он отсутствовал полностью. В результате многочисленный багаж, выгруженный с парохода прямо на берег, лежал там до тех пор, пока его владельцы не находили в городе человека с телегой, который согласился бы перевезти его к месту проживания. Во-вторых, путешественнику стоило немало труда отыскать приличную квартиру или комнату, сдававшуюся внаем, не говоря уже о приличной гостинице.

Следует заметить, что Дмитрия Стахеева нельзя в полной мере считать путешественником, хотя его «Путевые картины» наводят на эту мысль. Он отправился в Забайкалье с целью найти новые возможности для жизни с молодой женой, оставшись без материальной поддержки со стороны богатого отца. Фактически его можно отнести к числу переселенцев, активно осваивавших байкальские и амурские земли, но, в отличие от них, он мог позволить себе поездку в более комфортабельных условиях. Учитывая сказанное, Дмитрий Иванович не уделял должного внимания описанию условий, в которых ему приходилось совершать поездку.

Подводя итог, отметим, что современное историческое исследование невозможно без междисциплинарного подхода, когда специалисты разных социально-гуманитарных наук



Рис. 3. Памятник Д.И. Стахееву в Елабуге

²⁰ Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 11.

(историки, этнографы, литераторы, психологи) работают совместно, опираясь каждый на свою дисциплинарную базу для всесторонней реконструкции прошлого. В подобном исследовании важную роль как источник приобретают произведения, написанные в жанре травелога. Свое место в изучении истории водных коммуникаций в Сибири, включая байкальские и амурские территории, занимают очерки и путевые заметки Д.И. Стахеева. Принадлежность автора к купеческой среде, его опыт чайной торговли в Кяхте обусловили внимание к предпринимательству как к одной из сюжетных линий повествования. Среди предпринимательских рисков коммерсантов Байкало-Амурского региона Д. Стахеев выделял сезонность и отсутствие четких графиков пароходных грузоперевозок; частые ситуации форс-мажора, вызываемые суровым климатом и стихийными бедствиями; распространенность мошеннических схем ведения торговли, изготовление контрафактной продукции, контрабанды. Дмитрий Иванович уделяет внимание таким редким сюжетам, как психология поступков и поведенческие практики российских коммерсантов середины XIX в. Автор рисует живые картины становления пароходства в суровых условиях Сибири и Дальнего Востока, приводит сюжеты из жизни переселенцев, описывает повседневную жизнь и нравы местных народностей.

Литература

Бойко В.П. Купечество Западной Сибири в конце XVIII – XIX в.: Очерки социальной, отраслевой, бытовой и ментальной истории. Томск: Изд-во Томского ун-та, 2007. 424 с.

Гребенщиков М.Г. Путевые записки и воспоминания по Дальнему Востоку. СПб.: Тип. Я.И. Либермана, 1887. 271 с.

Максимов С. На Востоке. Поездка на Амур: дорожные заметки и воспоминания С. Максимова. Изд. 2-е. СПб.: издание книгопродавца С.В. Звонарева, 1871. 594 с.

Нестерова Е.И. Иностранцы коммерческие агенты в Николаевске-на-Амуре (1856–1874 гг.) // Вестник Дальневосточного отделения Российской Академии наук. 2013. № 1. С. 65–72.

Репина Л.П. Историческая наука на рубеже XX–XXI вв.: социальные теории и историографическая практика. М.: Кругъ, 2011. 560 с.

Стахеев Д.И. Жизнь в Амурской станице // Русский вестник. 1863. Т. 48, № 16. С. 417–454.

Стахеев Д.И. Очерки бурятской жизни // Русское слово. 1865. № 11. С. 161–178.

Стахеев Д.И. Духа не угашайте. Избранные произведения. Казань: Татарское книжное изд-во, 1992. 417 с.

Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре. Путевые картины. СПб.: Тип. К. Вульфа, 1869. 347 с.

Стахеев Д.И. От Китая до Москвы: история ящика чаю: очерки. СПб.; М.: Издание М.О. Вольфа, 1870. 194 с.

References

Boyko, V.P. (2007). *Kupechestvo Zapadnoy Sibiri v kontse XVIII – XIX v.: Ocherki sotsial'noy, otraslevoy, bytovoy i mental'noy istorii* [Merchants of Western Siberia at the End of the 18th – 19th Centuries: Essays on Social, Industrial, Household and Mental History]. Tomsk, Izd-vo Tomskogo un-ta. 424 p.

Grebenshchikov, M.G. (1887). *Putevye zapiski i vospominaniya po Dal'nemu Vostoku* [Travel Notes and Memories of the Far East]. St. Petersburg, Tip. Ja.I. Libermana. 271 p.

Maksimov, S. (1871). *Na Vostoke. Pоеzdka na Amur: dorozhnye zametki i vospominaniya S. Maksimova. Izd. 2-e* [In the East. A Trip to the Amur: Travel Notes and Memories of S. Maksimov]. St. Petersburg, Izdanie knigoprodavtsa S.V. Zvonareva. 594 p.

Nesterova, E.I. (2013). *Inostrannye kommercheskie agenty v Nikolaevske-na-Amure (1856–1874 gg.)* [Foreign Commercial Agents in Nikolaevsk-on-Amur (1856–1874)]. In *Vestnik Dal'nevostochnogo otdeleniya Rossiyskoy Akademii nauk*. No. 1, pp. 65–72.

Repina, L.P. (2011). *Istoricheskaya nauka na rubezhe XX–XXI vv.: sotsial’nye teorii i istoriograficheskaya praktika* [Historical Science at the Turn of the 20th–21st Centuries: Social Theories and Historiographical Practice]. Moscow, Krug. 560 p.

Stakheev, D.I. (1863). Zhizn’ v Amurskoy stanitse [Life in the Amur Village]. In *Russkiy vestnik*. T. 48, No. 16, pp. 417–454.

Stakheev, D.I. (1865). Ocherki buryatskoy zhizni [Essays on Buryat Life]. In *Russkoe slovo*. No. 11, pp. 161–178.

Stakheev, D.I. (1992). *Dukha ne ugashayte. Izbrannye proizvedeniya* [Do Not Quench the Spirit. Selected Works]. Kazan’, Tatarskoe knizhnoe izd-vo. 417 p.

Stakheev, D.I. (1869). *Za Baykalom na Amure. Putevye kartiny* [Behind Baikal on the Amur. Travel Pictures]. St. Petersburg, Tip. K. Vul’fa. 347 p.

Stakheev, D.I. (1870). *Ot Kitaya do Moskvу: istoriya yashchika chayu: ocherki* [From China to Moscow: the History of the Tea Box: Essays]. St. Petersburg, Moscow, Izdanie M. O. Vol’fa. 194 p.