

разжигается огнем, от чего портится много цветных камней, лежащих вблизи по жиле; когда работа прекращается, отыскиваются другие месторождения, более доступные».

Добыча самоцветов и отчасти цветных камней по общепринятому мнению могла иметь лишь кустарные формы. Это ошибочный взгляд, господствовавший долгое время среди горной администрации, которая почему-то выделяла драгоценный камень из других видов полезных ископаемых и не допускала для него правильных форм эксплуатации, обязательных для других полезных ископаемых. Между тем по условиям добычи драгоценные камни, связанные с пегматитами, можно приравнять к другим минералам этих жил. Разработка же большинства цветных камней, образующих или жильные или же пластовые скопления, ничем не должна отличаться от эксплуатации аналогичных месторождений рудного типа.

Основные формы эксплуатации месторождений драгоценных и цветных камней до 1914 г. сводились к следующим: 1) крестьянская добыча на землях по «билетам», 2) хищническая добыча (незаконная) безбилетных крестьян («хиты»), 3) мелкая артельная добыча, 4) разработки гранильных фабрик, 5) добыча из россыпей и сбор валунов.

## УСЛОВИЯ ТРАНСПОРТА ИЗДЕЛИЙ ГРАНИЛЬНЫХ ФАБРИК

Если в экономике дорогого самоцвета дальность месторождения и пути сообщения не играли большой роли, то для цветных камней условия перевозки их являлись важным вопросом. Можно привести ряд примеров, указывающих, насколько даже для сравнительно ценных камней отдаленность их месторождений от культурных центров представляет огромные затруднения.

Сибирские экспедиции установили обилие высокоценных сердоликов по ряду северных рек. Собирать там камни можно, как справедливо отмечали путешественники, мешками, прямо в выносах рек среди галечника, так как сердоликовые гальки иногда составляют главную часть бечевника. Но вывоз этих камней из районов, расположенных за тысячи километров от железнодорожной колеи, представляет почти непреодолимые трудности.

В главе о нефрите, этом великолепном камне Саянских стремнин, мной отмечались те огромные трудности, которые нужно преодолеть, чтобы спустить валуны на протяжении 200 км до Иркутска или других пунктов Сибирской железной дороги. По подсчетам Верфеля, стоимость подвоза одного пуда (16 кг) к станции железной дороги определялась в 1910—1914 гг. не менее чем в 25—30 золотых рублей, а стоимость дальнейшего провоза в Петербург (6 тыс. км) только в 1 руб. 50 коп. Стоимость перевозки нефрита составляла 30—50% его продажной цены.

Для алтайских камней как доставка из каменоломни до Кольванской шлифовальной фабрики, так и доставка болванки или готового изделия с фабрики в Москву или Петербург были сопряжены с большими расходами. При огромных





*Вид камня «Гром», найденного на Лахте в 1768 г. для пьедестала памятника Петру I.  
Длина около 7 м, ширина 3,5 м и высота более 8 м (По старинной гравюре)*

трудностях транспорта камней в горной местности Колыванская фабрика старалась использовать по преимуществу камни ближайших к ней месторождений, лежащих не дальше 150 км. Поэтому ряд очень ценных камней верховий Чарыша и по Хаир-Кумиру (порфиры и дивные брекчии, а также знаменитая полевская яшма) использовались мало и случайно. Все внимание фабрики было обращено на несколько ближайших каменоломен, куда были проложены тропы с незатейливыми мостами. Вывоз монолитов мог происходить только зимой по льду рек, большие глыбы перетаскивали на валках, причем иногда приходилось прибегать исключительно к «людской тяге».

Не меньше затруднений представляла и доставка готовых изделий Колыванской фабрики в Европейскую Россию. Когда не было железной дороги, эти изделия отправлялись с караванами золота или серебра. Огромные трудности сопровождали перевозку тяжелых ваз по непролазной грязи Сибирского тракта. Приведем интересные архивные материалы<sup>1</sup> по таким перевозкам.

«Для уменьшения расходов на сухопутную перевозку представляется возможность отправлять тяжеловесные вещи с фабрики водою, реками Иртышем или Обью. Мелкие каменные вещи Колыванская фабрика с давних пор

<sup>1</sup> См. Архив двора 1850 г., дело № 6, опись 411/1464.





*Обработка и подготовка монолита «Гром» к перевозке. 20 января 1770 г.  
(По старинной гравюре)*

отправляла в Петербург почтой. Что касается изделий крупных и средней величины, то отправку их старались всегда приурочить ко времени отправления с Алтая караванов с серебром и золотом. А так как этих караванов отправлялось 5 или 6 в течение года и непременно при военном конвое и двух офицерах, или чиновниках, то сохранность вещей в дороге была вполне обеспечена.

В первом случае вещи должно перевезти сухим путем от фабрики до р. Иртыша, через расстояние от 180 до 200 верст, к форпостам Убинскому или Шульбинскому, находящимся выше города Семипалатинска, и оттуда водою вниз по Иртышу до города Тобольска, далее вверх по Тоболу и Туре до города Тюмени, а оттуда уже сухим путем через Екатеринбург до одной из пристаней на р. Чусовой, через расстояние до 400 верст. До р. Оби от фабрики также около 180 верст водяной путь идет вниз по реке до впадения в нее Иртыша, затем вверх по Иртышу до Тобольска, далее, как выше объяснено, водою на Тюмень и сухопутно от него до Чусовой. Сухопутную перевозку до Оби в благоприятное время года можно было бы еще сократить, пользуясь р. Чарышем, впадающей в Обь: от фабрики до Чарыша, где он может быть судоходен, около 100 верст, но река эта не безопасна для плавания по каменистым ее порогам и отмелям.

Перевозка тяжести водою до Тюмени решается в одно лето, если не встретится каких-либо непреодолимых естественных препятствий; следовательно,



доставка вещей из Колывани в Петербург продлится два года: зимою их должно перевезти сухопутно до Оби, весною и летом сплавить до Тюмени, следующей зимою перевезти до р. Чусовой, а весною и летом сплавить до Петербурга.

С 1831 г. первую половину пути в 2 тыс. км караван проделывал сухим путем; в районе Екатеринбурга вещи грузились на баржи и сплавливались по Чусовой и Каме, затем тянулись бурлаками вверх по Волге и Мариинской системе и далее попадали в Петербург; этот путь был дешевле, но гораздо дольше. Баржи часто тонули, приходилось вытаскивать и перекладывать грузы, так что нередко требовались две навигации для прохождения всего водного пути, и только через два года грузы попадали в Петербург. С постройкой Сибирской железной дороги изделия Колыванской фабрики приходилось перевозить гужом лишь до Новосибирска (около 500 км); наконец, дальнейшее сокращение гужевой перевозки было достигнуто постройкой в 1914 г. Барнаул-Семипалатинской железной дороги, сократившей это расстояние до 120 км, к станции Рубцовка.

Но это постепенное улучшение условий перевозки шло одновременно с понижением деятельности самой Колыванской шлифовальной фабрики.

В значительной степени эти же затруднения долгое время разделяла и Екатеринбургская гранильная фабрика.

## ГОРНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ЦАРСКОЙ РОССИИ

Первые данные о правах на поиски и эксплуатацию цветных и драгоценных камней мы находим в конце XVII в., когда в грамотах на имя Дмитрия Тумашева в 1668 г. было предоставлено право искать рубины и драгоценные камни «на чьей земле ни прилучится». Такие же льготы были предоставлены позднее и другим лицам и даже артелям; дело поисков стало налаживаться. При Петре I благодаря содействию со стороны правительства были сделаны крупные открытия в Олонецком крае и на Урале.

По Берг-привилегии от 10 декабря 1719 г. широко вводились в России принципы горной свободы, но при условии отдачи в казну десятой доли прибыли: «всем и каждому дается воля, какого бы чина и достоинства ни были, во всех местах, как на собственных, так и на чужих землях, искать, плавить, варить и чистить всякие металлы... потребные земли и каменя».

В указе 1727 г. цветные камни освобождались от таможенных пошлин при первой продаже (от добывателя), отмечалась лишь необходимость заявлять о находках драгоценных камней воеводе и через него Берг-коллегии.

Берг-регламент 1739 г., ввиду затруднений с процентным сбором с доходов, видоизменил эту форму подати, заменив ее, независимо от доходности, десятиной с добычи или натурой. Десятина определенно выдерживалась по отношению к золоту, серебру, меди и чугуну, но по отношению к «камням» эта подать никогда не применялась, и все попытки применить ее были безуспешны.