
Роль Волжского водного пути в российской торговле зерном и лесом во второй половине XIX — начале XX в.

Чжан Гуансян

The role of the Volga waterway in the grain and timber trade of the Russian Empire in the second half of the 19th — early 20th century

Zhang Guangxiang

(Jilin University, Changchun, People's Republic of China)

DOI: 10.31857/S086956870015461-8

Экономическое развитие страны в целом и в частности рост грузоперевозок тесно связаны с транспортной инфраструктурой. До начала широкомасштабного железнодорожного строительства, развернувшегося во второй половине XIX в., речной транспорт, наряду с гужевым, удовлетворял потребности российской экономики. И если колёсные и санные перевозки отличались медлительностью, малой грузоподъёмностью и короткой дистанцией, то водные пути сообщения, не требуя крупных вложений, позволяли сплавлять гораздо больший объём продукции на значительные расстояния¹. Этому способствовало наличие в европейской части России достаточного количества судоходных рек и издавна наложенное производство деревянных судов².

В позднеимперской России значительная доля товаров перемещалась по Волге. С развитием железнодорожной сети водный транспорт постепенно сдавал лидирующие позиции, однако это был длительный процесс. Волжский путь в силу своих природных и географических особенностей и в начале XX в. оставался важнейшим каналом транспортировки зерна и иной сельскохозяйственной продукции, древесины, соли, железа, нефти. На Волге и Каме широко применялись среднемерные парусники и небольшие деревянные барки-плоскодонки с вертикальным бортом, длиной до 25 саженей и грузоподъём-

© 2021 г. Чжан Гуансян

¹ Васильев М.И. К вопросу о системе русских транспортных коммуникаций X — начала XX в. // Экономический обзор. 2001. № 5. С. 65. См. также: Виды внутреннего судоходства в России в 1837 году. СПб., 1838; Прокофьев М. Наше судоходство. Вып. 1—3. СПб., 1870; Вып. 4. СПб., 1872; Вып. 5. СПб., 1877; Вып. 6. СПб., 1884; Борковский И. Торговое движение по Волжско-Мариинскому водному пути. СПб., 1874; Сучков Н.Н. Внутренние пути сообщения России // Фёдоров В.П. Россия в её прошлом и настоящем (1613—1913). М., 1914; Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX века. М., 1982; Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период. М., 1991; Марухин В.Ф. История речного судоходства в России. М., 1996; Халин А.А. Система путей сообщения нижегородского Поволжья и её роль в социально-экономическом развитии региона (30—90-е гг. XIX в.). Н. Новгород, 2011; Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975; Соловьёва А.М. Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990; Гудкова О.В. Строительство Северной железной дороги и её роль в развитии Северного региона (1858—1917). Вологда, 2002; Горбунов А.А. Политика развития железнодорожного транспорта в XIX — начале XX вв.: компаративно-ретроспективный анализ отечественного опыта. М., 2012.

² Марухин В.Ф. История речного судоходства в России. С. 35; Старый Рыбинск. История города в описаниях современников XIX—XX вв. Рыбинск, 1993. С. 97; Смирнов И.А. История Северо-Двинской водной системы (Канал герцога Виртембергского) // Кириллов. Историко-краеведческий альманах. Вып. 1. Вологда, 1994. С. 103.

ностью от 5 тыс. до 15 тыс. пудов³. Это во много раз превышало то, что могли перевезти сани, телега, волокуша и т.д. Даже железнодорожные вагоны заметно проигрывали по этому показателю⁴. Чтобы преодолеть путь от Симбирска до Рыбинска, такому судну при хороших погодных условиях требовалось около двух месяцев, а на обратный путь вниз по течению — 5—6 недель⁵.

В середине XIX в. важным речным транспортным средством становятся пароходы: впервые появившись на Волге в 1840-х гг., они перевозили тяжёлые грузы и могли преодолевать за сутки свыше 100 вёрст против течения или более 200 вёрст по течению⁶. В 1853 г. на реках России их насчитывалось 83, а в 1861 г. — уже 405; совокупная мощность двигателей возросла за это время с 7,2 до 27 тыс. лошадиных сил. Вместе с тем стоимость доставки товаров пароходами была высока, они имели большую осадку и, соответственно, ограниченную проходимость. Поэтому основная масса товаров, транспортировавшихся по воде, по-прежнему отправлялась вёсельными и непаровыми судами (см. табл. 1). На лодках в основном везли дрова и строительную древесину, на лесосплавных плотах — кустарные изделия и сырьё.

В бассейне Волги (1,38 млн кв. км⁷) протяжённость навигации составляла 13,2 тыс. вёрст⁸. С появлением в начале XIX в. Мариинского и Тихвинского каналов сообщение между Поволжьем и Балтикой стало более интенсивным, выросла роль Петербурга как крупного портового и торгово-промышленного центра. С юга на север по Волге и её притокам везли главным образом зерно, соль и различные сельскохозяйственные товары, с севера на юг — продукты животноводства и рыбу, с запада на восток — промышленные изделия (в том числе зарубежные), с востока на запад — металлы, сырьё, руды и чай⁹. Активно перевозились и строительные материалы. В последней трети XIX в. к этому добавились уголь и нефть, продукция химической и машиностроительной отраслей. Более 80% нефти, добытой на Бакинских промыслах, также доставлялось в промышленные центры России (и прежде всего в Петербург и Москву) по Волге¹⁰.

³ Коллективные голубые дороги Поморья. 150-летняя история Северного речного пароходства. Архангельск, 2008. С. 37.

⁴ Марасинова Л.М. Пути и средства сообщения // Очерки русской культуры XVIII века. Ч. 1. М., 1985. С. 265; Истомина Э.Г. Водные пути России... С. 26; Истомина Э.Г. Водный транспорт как фактор развития внутренней и внешней торговли сельскохозяйственной продукцией в конце XVIII — первой половине XIX в. // Динамика и темпы аграрного развития России: инфраструктура и рынок. Материалы XXIX сессии Симпозиума по аграрной истории Восточной Европы. Орёл, 2006. С. 52; Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России... С. 25; История грузовых железнодорожных перевозок в России. XIX—XX века. М., 2008. С. 23; Марухин В.Ф. История речного судоходства в России. С. 381.

⁵ Истомина Э.Г. Водный транспорт России... С. 28.

⁶ В середине XIX в. скорость парохода составляла 4—5 вёрст в час без нагрузки вверх по течению и 10 вёрст в час без нагрузки вниз по течению (Там же. С. 40, 59; Никольский И.В. География транспорта СССР. М., 1960. С. 192).

⁷ Цветков М.А. Изменение лесистости Европейской России с конца XVII столетия по 1914 г. М., 1957. С. 94.

⁸ Истомина Э.Г. Водный транспорт России... С. 136.

⁹ Там же; Истомина Э.Г. Речной транспорт // Экономическая история России с древнейших времён до 1917 г. Энциклопедия / Отв. ред. Ю.А. Петров. Т. 2. М., 2009. С. 520.

¹⁰ Самедов В.А. Нефть и экономика России (80—90-е гг. XIX в.). Баку, 1988. С. 52.

Таблица 1

**Перевозка товаров разными видами речного транспорта
в Европейской России в 1902—1912 гг.**

	1902—1911 гг. (в среднем в год, млн пуд.)	%	1912 г. (млн пуд.)	%	Динамика (%)
Пароходы	126,7	1,3	136,8	1,07	+8
Непаровые суда	1 332,1	13,4	1 438,7	11,2	+8
Лодки	8 503,0	85,3	11 267,0	87,7	+32,5
Лесосплавные плоты	1,64	0,02	0,78	0,01	-52,5
Итого	9 963,4	100	12 843,3	100	+28,9

Составлено по: Статистический ежегодник на 1914 год. СПб., 1914. С. 728—729.

Стремительное расширение сети железных дорог во второй половине XIX в. происходило при одновременном увеличении грузопотока по Волжскому торговому пути, который к концу XIX в., несмотря на невозможность его эксплуатации в засушливые годы и в зимний период, обслуживал потребности трети населения страны¹¹. В 1890 г. грузоперевозки примерно поровну распределялись между водным и железнодорожным транспортом, доля которого лишь в 1913 г. стала заметно преобладающей. Взаимодополняемость различных отраслей транспорта выразилась в ежегодном приросте объёма товаров, доставлявшихся к Волжскому водному пути по железной дороге. В 1912 г. он достигал 240 млн пудов (в том числе 114 млн пудов нефти, 45 — строительного леса и 16,7 млн пудов — зерна). В том же году в европейской части России действовало 149 пристаней с оборотом более 1 млн руб. в год (из них 92 — в бассейне Волги), 33 — с оборотом более 10 млн (из них 21 — на Волге)¹² и 12 — с оборотом более 20 млн руб.¹³ В 1907—1911 гг. по Волге в среднем за год перевозилось товаров на 701,4 млн руб., в 1912 г. — на 804,2 млн руб. (в том числе пароходами — на 306,3 млн руб., судами, не оснащёнными двигателем, — на 467,6 млн руб., а сплавными плотами — на 30,3 млн руб.)¹⁴. В 1913 г. через волжские порты проходило 68% товарооборота европейской части России в стоимостных показателях и 50% — в весовых¹⁵.

Следует также учесть, что водный транспорт доставлял грузы на гораздо более дальние расстояния. В 1882—1886 гг. средний маршрут перевозки пуда товаров речными судами и поездами составлял соответственно 663 и 313,

¹¹ Халин А.А. Система путей сообщения... С. 166.

¹² Истомина Э.Г. Речной транспорт. С. 522.

¹³ Стоимость товаров, доставленных в эти 12 портов, достигала 486,7 млн руб. (44% от общей стоимости грузов, перевезённых водным транспортом европейской части России). Крупнейшим из них был Нижний Новгород, куда прибыло товаров на 121 млн руб. (Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 133. Ч. 2. СПб., 1915. С. 24).

¹⁴ Там же. С. 19.

¹⁵ Истомина Э.Г. Роль Волжского воднотранспортного бассейна в формировании регионального социоэкономического пространства европейской России во второй половине XIX — начале XX века // Исторический журнал: научные исследования. 2013. № 2. С. 225; Истомина Э.Г. Речной транспорт. С. 522.

а в 1911 г. — 827 и 454 версты. В 1882—1886 гг. и в 1911 г. среднее расстояние перевозки по воде зерна, соли, нефти и продуктов её переработки, угля, древесины и колотых дров достигало соответственно 702—834, 1 187—1 129, 1 299—1 678, 848—148 и 503—653 версты, а по железной дороге — 495—522, 496—408, 617—507, 308—368 и 153—363 версты. Плотность движения (отношение грузооборота к протяжённости пути, выражавшееся в среднем объёме перевозок на версту) на железнодорожных линиях была несколько выше, чем на реках, но росла она почти симметрично, увеличившись в 1907—1911 гг. с 41,4 до 50,2 и с 32,8 до 40,3 млн пудов¹⁶.

Из 24 видов товаров крупнейшими по объёму перевозок в 1907—1911 гг. являлись зерно, нефть и продукты её переработки, строительный лес и дрова (см. табл. 2). Среди зерновых первое место занимали пшеница, ячмень и пшеничная мука. Наиболее динамично росли поставки сахара, соли, угля, чугуна, керосина, лесоматериалов, тогда как отправка льна и дров, напротив, имела тенденцию к снижению.

Таблица 2

Перевозка основных товаров водным транспортом в 1907—1911 гг.
(млн пудов)

Год	Зерно	Нефть	Древесина	Всего товаров
1907	205	215	1 142	2 198
1908	213	207	1 122	2 205
1909	307	249	1 265	2 552
1910	354	252	1 462	2 802
1911	328	278	1 464	2 997

Составлено по: Статистический ежегодник на 1914 год. С. 728—729; Россия. 1913 год. Статистико-документальный справочник / Отв. ред. А.П. Корелин. М., 1995. С. 129—130.

Зерно являлось одним из основных товаров как внутренней, так и внешней торговли Российской империи. В свою очередь Волжский торговый путь играл центральную роль в хлебной торговле страны. По Волге зерно вывозилось главным образом из центральных чернозёмных губерний. Основными центрами его производства в Волжском бассейне являлись Самара, Саратов, Симбирск, Пенза, Рязань, Тула, Тамбов, Воронеж, Вятка, Казань, Уфа, Астрахань, Пермь, Кострома, Тверь, Орёл. При этом они имели свою специализацию: в Вятке, Тамбове, Рязани, Казани и Туле высокие урожаи давала рожь, но не родилась пшеница; в Самаре, Саратове и Уфе в изобилии собирали рожь и пшеницу, но не хватало ячменя; и только в Воронежской губ. имелись благоприятные условия для выращивания всех зерновых культур. Важным транзитным регионом оставалась Нижегородская губ. Так, в 1840—1860-х гг. из одного только Лыскова ежегодно отправлялись сотни судов с зерном общей стоимостью около 1 млн руб.¹⁷

¹⁶ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 128. Ч. 2. СПб., 1914. С. 26—27.

¹⁷ Марухин В.Ф. История речного судоходства в России. С. 282.

Из Среднего и Нижнего Поволжья (Казанской, Симбирской, Саратовской, Самарской, а также Пензенской губерний) зерно доставлялось через Рыбинск — в Петербург и на северо-запад России, по Оке — в Москву, через Область Войска Донского — к черноморским портам, через Астрахань — в земли Уральского казачьего войска и на север Туркестана, некоторое количество хлеба сплавлялось по Каме на Урал и в Сибирь.

Объёмы хлеботорговли быстро росли. Если в 1811 г. через пристани Саратовской губ. прошло 138 тыс., то в 1846 г. — уже 550 тыс. четвертей зерна¹⁸. В 1857—1861 гг. из Симбирска вывозилось в среднем 8,2 млн пудов¹⁹. Вывоз пшеницы из Самарской губ. в 1857—1897 гг. вырос с 10 до более 40 млн пудов (большая часть которых отправлялась в верховья Волги)²⁰. Построенная в конце XIX в. железная дорога оттянула лишь часть этих грузов²¹. Впрочем, со временем конкуренция становилась всё более жёсткой. В 1905—1909 гг. из Самарской и Саратовской губерний поступало водным путём в среднем 22,9 млн пудов зерна и муки в год, а в 1909—1913 гг. — только 11,2²². Причём эти губернии удерживали лидерство на российском хлебном рынке: в 1901—1903 и 1908—1911 гг. на них приходилось 41,1 и 38,6% товарооборота зерновых²³. Наряду с Кубанью и Областью Войска Донского они являлись также основными поставщиками зерна на экспорт. В 1884—1891, 1892—1899 и 1901—1907 гг. среднегодовой объём перевезённого по Волге хлеба составлял соответственно 98,1, 140 и 210 млн пудов. В 1909 г. он возрос до 300 млн пудов²⁴. В Казанской губ. вплоть до 1914 г. грузооборот речного транспорта составлял в среднем 160 млн пудов в год, из которых более половины приходилось на зерно²⁵.

К началу XX в. железные дороги перевозили уже больше зерна и муки, чем речной транспорт (в 1905 г. — 830 и 370 млн пудов соответственно). Сокращались и абсолютные размеры: в 1913 г. по рекам было перевезено лишь 87,5% от уровня 1901 г.²⁶ В 1895—1900, 1901—1905, 1906—1911, 1911—1913 гг. на зерно, перевозимое поездами, приходилось соответственно 76,4, 76,5, 80,5 и 80,9% от общего объёма перевозок²⁷. При этом в совокупном объёме грузов, доставленных железнодорожным транспортом, доля хлеба в конце XIX — начале XX в. существенно колебалась и в 1890 г. составляла 26,1, в 1900 г. — 12,8, в 1913 г. — 20,1%.

¹⁸ Истомина Э.Г. Водные пути России... С. 106; Ковалченко И.Д., Милов Л.В. Всероссийский аграрный рынок. XVIII — начало XX в. Опыт количественного анализа. М., 1974. С. 223.

¹⁹ Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья (вторая половина XIX в. — начало XX в.). М., 1999. С. 72; Лященко П.И. Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. Ч. 2. СПб., 1912. С. 348.

²⁰ Марухин В.Ф. История речного судоходства в России. С. 254; Целиков С.А. Строительство и эксплуатация Самаро-Златоустовской железной дороги и её влияние на развитие экономики Самарской, Оренбургской и Уфимской губерний (вторая половина XIX в. — 1917 г.). Самара, 2006. С. 112; Лященко П.И. Указ. соч. С. 299.

²¹ Давыдов М.А. Всероссийский рынок в конце XIX — начале XX вв. и железнодорожная статистика. СПб., 2010. С. 50.

²² Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья... С. 190; Лященко П.И. Указ. соч. С. 331.

²³ Давыдов М.А. Всероссийский рынок... С. 193.

²⁴ Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья... С. 190; Россия. 1913 год... С. 129, 293; Китанина Т.М. Хлебная торговля в России в 1875—1914 гг. Л., 1978. С. 57, 129; Лященко П.И. Указ. соч. С. 19.

²⁵ Тагирова Н.Ф. Рынок Поволжья... С. 73.

²⁶ Там же. С. 191.

²⁷ Россия. 1913 год... С. 130; Кондратьев Н.Д. Рынок хлебов и его регулирование во время войны и революции. М., 1991. С. 101.

Тогда как аналогичные показатели для речных путей сообщения дают соответственно 12,5, 14,4 и 12,7%²⁸, демонстрируя более стабильные пропорции.

Более половины губерний европейской части России нуждались в привозном зерне. В 1916 г. жизнь почти 19 млн горожан зависела от поставок хлеба²⁹. Наиболее остро это ощущалось в крупнейших административных, военных и торгово-промышленных центрах страны — Москве и Петербурге.

В Москву в XVIII — начале XX в. зерно поступало из низовьев Волги через Нижний Новгород и Оку, из Мценска на Зу же, Моршанска на Цне, Порецкого на Суре и других мест. В 1836—1860 гг. привоз хлеба в Москву из Поволжья вырос с 7,1 до 10 млн пудов³⁰. В 1860—1880-х гг. транзит зерна через Нижний Новгород увеличился с 6 до 8,9 млн пудов³¹. Тогда же значительно увеличились поставки по железной дороге от Рыбинска, откуда в Москву в конце XIX в. ежегодно ввозили 20—30 млн пудов зерна³².

В Петербург, изначально зависевший от привозного хлеба³³, водным путём доставлялось ещё больше зерна, чем в Москву. Помимо необходимости обеспечения населения и расквартированных в столице войск, это объяснялось и экспортом зерновых через петербургский порт³⁴, что затрудняло регулирование значительного колебания цен, хотя правительство систематически создавало запасы продовольствия и вело борьбу с чёрным рынком и т.п.³⁵ Предназначенный для Петербурга хлеб в основном свозили в Рыбинск, откуда до 1810 г. везли через Вышний Волочёк и Ладожское озеро, а позднее — по Вышневолоцкой и Мариинской водной системе (в середине XIX в. по ней поступало 85—90% зерна) и Тихвинскому каналу³⁶. В случае, если поставок с Волги оказывалось недостаточно, практиковался беспошлинный ввоз хлеба из-за границы. Во второй половине XIX в. подвоз по воде постепенно снижался с 16,5 млн пудов в 1855—1866 гг. до 14 — в 1867—1875 гг., 11 — в 1877 г. и 8 млн пудов — в 1879—1880 гг.³⁷ В начале XX в. доставка водным путём зерна к Петербургу значительно уступала по объёму транспортировке древесины. Вместе с тем по железной дороге в Петербург с 1890-х гг. ежегодно ввозилось 25—30 из поступавших в город (в среднем) 64 млн пудов хлеба. Затем пропорции несколько изменились, и уже в 1908 г. по воде в столицу ввезли 49,9 млн пудов зерна, тогда как же-

²⁸ Никольский И.В. География транспорта СССР. С. 193.

²⁹ Миронов Б.Н. История в цифрах. Л., 1991. С. 132; Водарский Я.Е. Исследования по истории русского города (факты, обобщения, аспекты). М., 2006. С. 234; Веселовский Н.А. От Волги до Балтики. Исторический очерк о водных путях и судоходстве. СПб., 2009. С. 38.

³⁰ Истомина Э.Г. Водный транспорт как фактор... С. 56; Марухин В.Ф. История речного судоходства в России. С. 288.

³¹ Халин А.А. Развитие системы путей сообщения Нижегородского Поволжья и её роль в социально-экономическом развитии региона: 1830-е — 1900 г. XIX в. Дис. ... д-ра ист. наук. М., 2006. С. 84, 175, 190.

³² Таигрова Н.Ф. Рынок Поволжья... С. 73.

³³ Водарский Я.Е. Указ. соч. С. 232; Веселовский Н.А. От Волги до Балтики... С. 38.

³⁴ Китанина Т.М. Хлебная торговля в России... С. 55.

³⁵ Пушкин И.И. Николаевский Петербург. СПб., 2000. С. 624, 626; Семёнова Л.Н. Снабжение хлебом Петербурга в XVIII в. (правительственная политика) // Петербург и губерния. Историко-этнографические исследования. Л., 1989. С. 9.

³⁶ Веселовский Н.А. От Волги до Балтики... С. 57.

³⁷ Прокофьев М. Наше судоходство. Вып. 6. С. 9; Быков Л.С. По Петровскому указу — канал на древнем волоке. М., 1994. С. 206; Веселовский Н.А. От Волги до Балтики... С. 57; Никольский И.В. География транспорта СССР. С. 191.

лезнодорожным транспортом — всего 11,9³⁸. В 1913 г. объём хлебных поставок в город с Волги составил 40,4 млн пудов³⁹. При этом к началу XX в. в Рыбинск ежегодно доставляли с низовий до 100 млн пудов хлеба⁴⁰.

Перевозка леса зависела прежде всего от природно-климатических факторов. Если в северных губерниях леса занимали огромную территорию (78% — в Вологодской, 64 — в Олонецкой, 62 — в Новгородской, 61 — в Архангельской, 59 — в Пермской, 40% — в Вятской), то на юге — не более 10% (в Симбирской, Саратовской и Самарской), а иногда и гораздо меньше (8% — в Тульской, 7 — в Воронежской, 6 — в Курской, 5,3 — в Таврической, 5 — в Полтавской, 1,7% — в Херсонской губерниях). В Астраханской и Ставропольской губерниях леса практически отсутствовали (0,9 и 0,6% соответственно)⁴¹. Из богатых древесиной верховьев Волги брёвна сплавляли вниз по течению, через Рыбинск и Нижний Новгород в Самару, Царицын и Астрахань. Туда же сплавляли лес из устья Камы. В Нижнем Новгороде также ежегодно продавалось свыше 1 млн пудов липового лубянного волокна с камских берегов, 1,5 млн мешков для соли из того же волокна, лыко для плетения корзин, 500 тыс. бочарных досок, полозья, обода и другие изделия⁴².

Важную роль играли притоки Волги — Шексна и Молога вместе с их собственными речными системами в Новгородской и Ярославской губерниях. Лес из Устюженского, Череповецкого и Кирилловского уездов по Мологе и притокам Шексны Согоже и Ухре доставлялся из Ярославля в Рыбинск. В 1890-х гг. из Ярославской губ. ежегодно сплавлялось около 400 тыс. брёвен⁴³. Часть древесины из Новгородской губ. перевозилась в Петербург по Тихвинскому и Мариинскому каналам. Лес и дрова для столицы в основном перемещались на судах, которые с берега с помощью канатов тянули лошади. Во второй половине XIX в. лес, срубленный зимой в Тверской и Ярославской губерниях, сгружался на берегах Мологи и её притоков Кобожи и Чагодощи. В 1890-х гг. здесь каждую весну скапливались непрерывные вереницы плотов длиною до 35 вёрст. Однорядные сверхдлинные плоты вмещали до 500 тыс., а четырёхрядные — до 2 млн брёвен длиною 6—9 саженей. С их помощью за один раз в среднем сплавлялось от 50 до 200 млн брёвен⁴⁴, распродававшихся в Рыбинске до конца июня и двигавшихся дальше без перевалки.

Другой маршрут лесосплава пролегал через приток Шексны Суду и её приток Колпь, откуда в Рыбинск каждый год прибывало до 500 тыс. брёвен и больше. В 1890-х гг. у слияния Суды и Шексны была построена паровая лесопилка, на которой ежегодно обрабатывали 150 тыс. брёвен, остальные плоты двига-

³⁸ Лященко П.И. Указ. соч. С. 520; Давыдов М.А. Всероссийский рынок... С. 53.

³⁹ Россия. 1913 год... С. 132.

⁴⁰ Истомина Э.Г. Водный транспорт как фактор... С. 5; Перхавко В.Б., Дёмkin А.В., Енифanova Л.М. Внутренняя торговля // Экономическая история России с древнейших времён до 1917 г. Энциклопедия / Отв. ред. Ю.А. Петров. Т. 1. М., 2009. С. 410.

⁴¹ Водарский Я.Е., Истомина Э.Г. Сельские промыслы Европейской России на рубеже XIX—XX столетий. М., 2004. С. 333; Цветков М.А. Изменение лесистости Европейской России... С. 104, 105, 132.

⁴² Цветков М.А. География внутренних лесных рынков в Европейской России во второй половине XIX — начале XX в. // Историческая география. М., 1960. С. 98.

⁴³ Балов А. Эксплуатация лесов в Пошехонье // Сельское хозяйство и лесоводство. 1894. Апрель. С. 10.

⁴⁴ Воронов Г. Очерк лесного хозяйства и торговли лесом в Новгородской губернии // Лесной журнал. 1896. Вып. III. С. 595—596.

лись далее к Волге⁴⁵. Причалы Мологи, лесопилка на Шексне и порт Рыбинска служили главными рынками лесоторговли Верхневолжья. Товар поставлялся отсюда в обе столицы и южные губернии империи, а также отправлялся на экспорт. Брёвна, цена которых зависела от их среднего размера, продавались плотами. Основными покупателями выступали собственники складов Нижнего Новгорода и Самары. Обычно они приобретали древесину на Марковской ярмарке и в Нижнем Новгороде. Сюда же по Унже и её притокам переплавлялся лес из Костромской губ. Так, в 1893 г. оттуда было сплавлено 100 тыс. брёвен соснового и елового кругляка⁴⁶. В иные годы по Унже сплавлялось до 200 тыс. брёвен⁴⁷. Дрова по реке перевозили на паромах и барках, которых насчитывалось около 150 (каждая из них вмещала 500—700 саженей)⁴⁸.

На Суре располагалось семь крупных пристаней, принимавших сплавной лес. Промзино, Алатырь и Курмыш занимались только местной лесоторговлей⁴⁹, а через остальные четыре ежегодно 100 тыс. брёвен отправлялось в низовья Волги. Лесопильный завод вблизи Козьмодемьянска производил из них доски, шпалы, брусья и т.д. По Ветлуге брёвна сплавляли плотами, а дрова и малогабаритные материалы — барками. Так, в 1894 г. по ней в Козьмодемьянск прибыло 500 тыс. брёвен и 70 плоскодонных судов, гружёных дровами и кругляком малого диаметра⁵⁰. Всего по течению Ветлуги работали шесть лесопильных заводов, для продукции которых использовались те же барки.

Рынок в Козьмодемьянске, куда сплавлялся лес из Вологды и Костромы по притокам Ветлуги, действовал ежегодно с 25 мая по 20 июня. С 1892 г. там продавался также лес из бассейна Суры. Ранее его скупали местные жители, однако вследствие неурожая 1891—1892 гг. спрос упал, и древесину стали ежегодно сбывать в Козьмодемьянске и Казани, где цены были выше.

В Козьмодемьянск съезжались коммерсанты из Москвы и Поволжья, интересовавшиеся квадратным бруском и иными материалами из различных пород дерева самого разного размера и назначения. Торговля велась как за наличный расчёт, так и в кредит. Большину часть закупленных брёвен, среднего и крупного бруса, подтоварников, брусьев, балок, шпал и т.п. везли затем в Астрахань, меньшую — в Москву. В Казани ежегодно сбывали 120—150 тыс. брёвен и около 60—80 тыс. саженей дров, и, несмотря на близость Козьмодемьянска, эту потребность удовлетворяли местные предприниматели. Тем не менее козьмодемьянский рынок, благодаря своему масштабу, играл важную роль во внутренней торговле России.

На Каме и её притоках не было рынков леса, однако мелкие лесопромышленники, проживавшие по берегам рек, поддерживали деловые связи с крупными камскими коммерсантами. В 1890-х гг. ежегодно по Каме в Волгу сплавляли около 850 тыс. брёвен и 80—90 барок с различными товарами из дерева. Липовое лубяное волокно и изделия из него, бочарные доски, полозья, обода направляли преимущественно вверх по Волге — в Нижний Новгород.

⁴⁵ Цветков М.А. География внутренних лесных рынков... С. 97.

⁴⁶ Пономарёв Д.С. О лесной торговле Волжско-Камского бассейна // Лесной журнал. 1896. Вып. I. С. 53—60.

⁴⁷ Цветков М.А. География внутренних лесных рынков... С. 98.

⁴⁸ Пономарёв Д.С. Указ. соч. С. 53—60.

⁴⁹ В Курмыше также производили бочарные доски (около 3 млн штук в год), поставлявшиеся затем в Петербург (Цветков М.А. География внутренних лесных рынков... С. 99).

⁵⁰ Там же. С. 100.

Доски, брус и дёготь доставляли судами вниз по течению. Туда же — в Самару, Царицын, Астрахань и в Каспийское море — передвигались брёвна, связанные в плоты для сплава, и древесный уголь, сложенный в мешках на плотах. В 1895 г. по Каме в Волгу вывезли 1,5 млн пудов сосновой смолы, 100 тыс. корзин, 3 млн досок, 600 тыс. мешков древесного угля, 300 тыс. пудов соснового дёгтя, несколько миллионов саней, бочек, полозьев, колёсных ободьев⁵¹.

В 1909 г. в Самару, Саратов и Царицын прибыло 10,5 млн, а в 1911 г. — уже 46 млн пудов брёвен в плотах. Из Царицына часть леса перемещалась в Воронежскую губ. и в Область Войска Донского, к Азовскому и Чёрному морям. В Астрахань ежегодно в плотах и барками шло около 25 млн пудов брёвен. Их обрабатывали на местных лесопильных заводах, после чего везли в Баку и на побережье Каспийского моря⁵².

В конце XIX в. торговля лесом в России продолжала набирать обороты. В 1880—1897 гг. объём древесины, ежегодно перевозившейся по железным дорогам в европейской части страны, увеличился с 150 до 200 млн пудов. Водным транспортом в 1891 и 1896 гг. её было перемещено 230 и 238 млн пудов⁵³. В 1907—1911 гг. среднегодовой объём отправленных судами и плотами лесоматериалов превысил 1 млрд пудов. В 1913 г. по Волге, Неве и Северной Двине сплавлялось 867 млн пудов строительного леса и 298 млн пудов дров⁵⁴. Неудивительно, что в 1861—1914 гг. лесистость европейской части России снизилась с 42,7 до 35,1%, причём сокращение площади лесов наблюдалось в губерниях как с богатыми, так и со скучными лесными ресурсами, что вызывало обеспокоенность в правительстве и прессе. Между тем в конце XIX — начале XX в. только в бассейнах Волги и Камы для плетения мешков из лубяных волокон ежегодно вырубалось более 5 млн лиловых деревьев, возраст которых составлял 40—60 лет⁵⁵.

Так или иначе, функционирование Волжского водного пути стимулировало развитие парусного и парового флота, способствовало расширению товарных отношений, формированию рынков зерна и леса и углублению экономической специализации регионов, при которой одни губернии ориентировались преимущественно на экспорт, а другие — на российский рынок. Под нужды хлеботорговцев создавалась соответствующая инфраструктура: торговые представительства компаний, отделения коммерческих банков, телеграфные конторы, крупные зернохранилища.

Водный транспорт оказывал непосредственное воздействие и на численность населения поволжских городов. В 1860—1897 гг. в 16 городах бассейна Волги — в Астрахани, Вятке, Казани, Костроме, Москве, Нижнем Новгороде, Перми, Рыбинске, Самаре, Саратове, Царицыне, Сызрани, Твери, Симбирске, Уфе и Ярославле — она увеличилась в несколько раз (от двух до пяти), причём темпы её прироста заметно ускорились. В конце XIX в. в Астрахани, Саратове, Самаре и Нижнем Новгороде проживало уже свыше 750 тыс. человек⁵⁶. Бли-

⁵¹ Водарский Я.Е., Истомина Э.Г. Сельские промыслы Европейской России... С. 123.

⁵² Цветков М.А. География внутренних лесных рынков... С. 108.

⁵³ Перхавко В.Б., Дёмкин А.В., Епифанова Л.М. Внутренняя торговля. С. 410.

⁵⁴ Россия. 1913 год... С. 116, 129—130, 132.

⁵⁵ Там же. С. 50, 51, 104, 123, 132; Водарский Я.Е., Истомина Э.Г. Сельские промыслы Европейской России... С. 126.

⁵⁶ Бессолицын А.А. Поволжский регион на рубеже XIX—XX вв. (Основные тенденции и особенности экономического развития) // Экономическая история России: проблемы, поиски,

зость оживлённых торговых путей непосредственным образом сказывалась на богатстве городов, а также на занятиях и социальной мобильности их жителей.

В целом, во второй половине XIX — начале XX в. Волжская водная система, как и ранее, являлась важнейшей транспортной артерией, оказывавшей существенное влияние на развитие промышленности и сельского хозяйства, способствовала формированию региональных и общероссийских рынков и процессу урбанизации. Волга с её притоками объединила обширные пространства России и её огромные человеческие ресурсы в единый «экономический организм». В пореформенный период железнодорожный транспорт составил реальную конкуренцию водному, выдержать которую помогало развитие новых технологий: строительство пароходов, увеличение водоизмещения судов и т.д. До 1890-х гг. по воде перемещалось больше грузов, чем по железным дорогам. Лишь к 1913 г. они стали в России основным способом перевозки товаров.

решения. Ежегодник. Вып. 5. Волгоград, 2003. С. 191; Смирнов Г.К. Города Тверской области. Историко-архитектурные очерки (IX — начало XX в.). Вып. 1. СПб., 2000. С. 58; Гончаров Ю.М. Очерки истории городского быта дореволюционной Сибири (середина XIX — начало XX в.). Новосибирск, 2004. С. 28; Гончаров Ю.М. Историческое краеведение города. Быт горожан Сибири во второй половине XIX — начало XX в. Ч. 1. Томск, 2009. С. 15; Гончаров Ю.М., Чутчев В.С. Мещансское сословие Западной Сибири второй половины XIX — начала XX в. Барнаул, 2004. С. 40—41; Гончаров Ю.М. Сословный состав городского населения Западной Сибири во второй половине XIX — начало XX в. // Города Сибири XIX — начала XX в. / Отв. ред. В.А. Скубневский. Барнаул, 2001. С. 70.