

Роль Волжского воднотранспортного бассейна в формировании регионального социоэкономического пространства Европейской России во второй половине XIX – начале XX века

Аннотация: Волжский воднотранспортный бассейн — важнейшая транспортно-экономическая система, влиявшая на развитие многих отраслей промышленности, сельского хозяйства, размещение производства, расселение. Грузопотоки по Волге и ее многочисленным судоходно-сплавным притокам (Каме, Сура, Ока и др.) включали в свою «производственную орбиту» огромные территории и значительные людские резервы, создавая условия для товарного производства, закладывая основу для развития внешней торговли, укрепляя и стимулируя коммуникационно-информационные связи. Функционирование Волжского воднотранспортного бассейна во 2-й половине XIX – начале XX в. оказало большое влияние на естественно-экономическое районирование Европейской России.

Ключевые слова: история, Волжский воднотранспортный бассейн, волжское судоходство, водный транспорт, грузопотоки, грузоформирующие территории, состав перевозок, пристани, транспортно-экономические связи, железные дороги.

На протяжении всей истории России роль и значение Волги как важного внутреннего магистрального пути, обеспечивавшего многочисленные торговые связи, как общерусского символа в системе культурных традиций и государственности, переоценить невозможно. Вплоть до татаро-монгольского нашествия Волга определяла пути расселения славянских племен. Крупные славянские центры — будущие российские города — возникали непосредственно на Волжском водном пути или с учетом возможных связей с ним. Имея выход (через систему волоков) на Балтику, уже «в период раннего средневековья Волжско-Балтийский водный путь становится трансъевропейской артерией, и к нему вполне применимо понятие пути “из варяг в арабы”. Он связывает Русь со Скандинавией, Балтикой, Северной и Средней Европой, Булгаром, Хазарией, странами арабского халифата»³⁷.

В XIII в. по Волжской водной системе шло основное движение орд кочевников на Русь. Стояние на реке Угре (левый приток Оки) в 1480 г.

положило конец ордынскому игу. И Волга вновь становится важнейшей дорогой созидания и укрепления русской государственности, способствуя ускоренным процессам этнической консолидации, социоэкономическому освоению территории расширяющегося Российского государства.

Роль и функции Волги в Древней Руси рассматривались многими исследователями (З. Ходаковский, Н. П. Барсов, С. М. Середонин, А. А. Спицын, П. П. Смирнов, Ю. В. Гюте, П. Г. Любомиров, В. В. Мавродин, Б. А. Рыбаков, И. В. Дубов и др.). Волжская проблематика позднего средневековья и Нового времени прирастала новыми темами и сюжетами, которые нашли отражение в работах М. Д. Чулкова, И. Ф. Штукенберга, К. И. Арсеньева, И. Петрашова, Н. П. Загоскина. Повышенное внимание к Волжскому водному пути, оказывающему огромное влияние на судьбы народностей, живущих по его берегам, и в целом России уделено в трудах С. М. Соловьева и В. О. Ключевского.

На первоначальном этапе в советской историографии особо выделялось капитальное исследование И. А. Шубина, в котором были обобщены многочисленные сведения о Волжском судоходстве

³⁷ Дубов И. В. Великий Волжский путь. Л., 1989. С. 7.

с древнейших времен до начала XX в.¹ Проблеме возникновения в XVIII–XIX вв. и постепенного развития различных форм капиталистической кооперации в речном транспорте, роли водных путей (в том числе — Волжского) в функционировании всероссийского аграрного рынка посвящены работы С. И. Архангельского, М. Я. Троицкого, М. Я. Волкова, Х. Д. Сориной, М. А. Рахматуллина, И. Д. Ковальченко, Л. В. Милова и др. Значительное внимание Волжскому воднотранспортному бассейну — усовершенствованию судоходного состояния рек, механизации водного транспорта, судостроению, роли пристаней — было уделено в историко-географических исследованиях С. В. Бернштейн-Когана² и Э. Г. Истоминой³.

В конце 1990–2000-х гг. «волжская историография» пополнилась исследованиями проблем становления и развития культурных и этноконфессиональных контактов, сохранения культурного наследия народов Поволжья «в рамках Великого Волжского пути»⁴.

Таким образом, тема Волжского водного пути России в исторической литературе нашла широкое отражение. Однако Волга обычно рассматривалась вне связи с ее обширным воднотранспортным бассейном и его значением в формировании экономических регионов, ролью важной коммуникационной системы, позволяющей скреплять геополитическое пространство России. Первой попыткой исследования в этом направлении и является данная статья. Рассмотрим основные аспекты этой проблемы.

Охватывающая значительную часть территории Европейской России сеть Волжского (Волжско-Камского) воднотранспортного бассейна включала в себя не только собственно Волгу, самую крупную европейскую реку (по данным XIX в. — 3,35 тыс. верст), но и такие судоходно-сплавные реки, как Кама (с Вяткой, Белой, Чусовой и др.), Ока (с Мокшой, Цной, Москвой и др.), Сура, Тверца, Шексна, Кострома, Ветлуга. Волжская система простиралась от Валдайской и Среднерусской возвышенности на западе до Урала на востоке и

Прикаспийской низменности на юге. Магистральный Волжский путь и его ответвления проходили по 17 губерниям, составляя транспортную сеть длиной около 13,2 тыс. верст⁵. Для хозяйственно-транспортных целей в Волжском бассейне (без Камы) использовалось около 40 рек. Большинство притоков служили подъездными путями к Волжской магистрали, что и определяло их значение.

Во 2-й половине XIX в. Волжский бассейн составлял 38% от всех прочих путей и 44% от паромных участков всей Европейской России. При помощи каналов и шлюзованных участков рек Мариинской (Шексна — Белое озеро — Вытегра — Онежское озеро — Свирь), Тихвинской (Молога — Тихвинка — Сясь), Вышневолоцкой (гидротехнический комплекс в районе Вышнего Волочка соединял реки Волжского бассейна с Балтийским) водных систем и канала имени герцога Александра Вюртембергского, построенных в XVIII — 1-й четверти XIX в., Волжский водный путь входил как главное звено в важнейшую группу судоходных путей Европейской России — Невско-Северо-Двинскую, соединявших внутренние губернии с Балтийским и Белым морями.

По условиям судоходства Волга делилась на верхнюю (от истока до Рыбинска) и нижнюю (от Рыбинска до Каспийского моря). В верхней части река имела множество мелей и перекатов, затруднявших судоходство; в нижней — судоходство безостановочно осуществлялось до июля, затем уровень воды резко падал, и появлялись многочисленные мели. Водный путь в пределах Астраханской губернии считался наиболее удобным; лишь осенью, когда поднимались «противные ветры и великие штормы», судоходство становилось опасным, и часть грузов перевозили гужом по тракту от Царицына до Астрахани. Подо льдом Волга находилась 160 дней в году⁶.

Среди трех водных систем, связывавших Волгу с Балтикой, особенно выделялась своими благоприятными судоходными условиями Мариинская водная система — ее глубокие реки позволяли ходить крупногабаритным судам (грузоподъемностью до 20 тыс. пудов) в направлении как к Петербургу, так и к Волге. Функционирование системы быстро отразилось на укреплении транспортно-экономических связей Балтики с внутренними губерниями, росте внешней торговли, ускоренном распространении промысловых занятий на территориях, слабо развитых в хозяй-

² Шубин И. А. Волга и Волжское судоходство: История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения. М. 1927.

³ Бернштейн-Коган С. В. Вышневолоцкий водный путь. М., 1946; он же. Волго-Дон. Историко-географический очерк. М., 1954.

⁴ Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX века. М., 1982; она же. Водный транспорт в дореформенный период: историко-географическое исследование. М., 1991.

⁵ Великий Волжский путь: история формирования и культурное наследие. Материалы международной научно-практической конференции. 5–14 августа 2002 г. Ч. II. Казань, 2003.

⁶ Материалы для статистики речного судоходства в Европейской России / Собр. В. Зверинским. СПб., 1872. Вып. 2. Ч. 1. С. XXXVI.

⁷ Вскрытие и закрытие Волги и Невы за 15 лет // Ярославские губернские ведомости. 1848. № 15.

ственном отношении (Белозерский, Череповецкий, Кирилловский уезды, селения по реке Свири и Онежскому озеру, по притокам верхней Волги). Эта территория превратилась в крупнейший судостроительный район, по объему производства превосходивший все прочие центры, где (в той или иной степени) занимались постройкой плавательных средств. Под влиянием быстрого развития волжского пароходства, начиная с 1850-х гг., многие грузы с Вышневолоцкой и Тихвинской водных систем, технический уровень которых требовал постоянной реконструкции, передавали на Марининский водный путь⁷.

В середине 1890-х гг. по рекам Волжского бассейна ходило около 1400 паровых судов и 7600 непаровых⁸. По данным на 1894–1896 гг. на Волге и ее притокам имелось 20 пристаней, отправлявших грузы на сумму свыше 1 млн. рублей: Астрахань, Царицын, Камышин, Ровное, Саратов, Покровская, Екатеринштадт (Баронск), Вольск, Балаково, Хвалынский, Сызрань, Самара, Симбирск, Казань, Нижний Новгород, Кинешма, Кострома, Ярославль, Рыбинск, Тверь. Наибольшее количество товаров – на сумму 37291 млн. рублей – в этот период приходило к Астрахани, на втором месте находился Нижний Новгород – 27841 млн. руб. и на третьем – Царицын – 12150 млн. руб.⁹

Состав грузопотоков по водным путям Волжского бассейна уже в начале XIX в. сложился в территориальную систему с определенными функциональными центрами и социальными связями. В функционировании этих географически дифференцированных образований важнейшее место принадлежало сельскохозяйственному производству и его производному – хлебу, составлявшему один из крупнейших волжских грузопотоков. Он поступал со значительной части Поволжья, из отдельных уездов губерний, примыкавших к крупным притокам Волги: Оке с Мокшей и Цной и Москвой-рекой, к Суру и Каме (южная часть Вятской губернии).

Бассейн Оки, составлявший почти пятую часть Волжского бассейна, занимал территорию с густонаселенными губерниями, развитыми промыслами и товарным сельским хозяйством. Магистральный путь по Оке соединял Центрально-промышленный и Центрально-черноземный регионы с поволжскими губерниями, юго-восточными и северо-западными. Известными волжскими пристанями, куда в значительных объемах попадали

хлебные грузы из бассейна Оки и других мест, были Рыбинская, Казанская, Чебоксарская, Лысковская, Нижегородская и Саратовская. Наряду с основной отгрузкой хлеба в северо-западном направлении – в Петербург (на вывоз за границу и на местное потребление) – со всех пристаней Волги был отпуск хлеба и в южные районы – в Саратовскую и Астраханскую губернии, а также на Дон (с перевалкой у Дубовской пристани).

На волжских притоках особой известностью пользовались следующие хлебные пристани: Орловская на Оке, Мценская на Зуше, Промзинская на Суру. Частично поднимаясь по рекам Оке и Москве, а также Клязьме и Тезе, хлеб из названных мест попадал на рынки промышленных Московской и Владимирской губерний. Из западной части Центрально-Земледельческого района он доставлялся гужом к верхней Волге и к Западной Двине, откуда водным транспортом – к Риге и Петербургу. Значительное количество хлебных грузов по Волге направлялось в Астрахань и на Каспийское море – для снабжения населения низовьев Волги, а также в Баку на нефтяные промыслы¹⁰.

Однако быстро набиравшее темпы строительство железных дорог в 1860–1870-е гг. стало менять географию устоявшихся водных маршрутов хлебных грузов. Если раньше из Окского бассейна (пристань Орловская, Мценская, Белевская) выходило до 4–5 млн. пудов хлеба, то с открытием Московско-Курской железной дороги сплав его сократился втрое (до 1–1,5 млн. пудов), а из Орла перевозки хлеба водным транспортом уменьшились в 10 раз¹¹. Тем не менее, и в 1880–1890-е гг. мощный грузовой поток хлебопродуктов превращал в крупные потребительские и складочно-перевалочные пункты такие пристани как Рыбинск, Нижний Новгород, Лысково, Казань, Самара, Симбирск, Сызрань. Среди них главным посредником между хлебобродными губерниями современники отмечали Рыбинск – он являлся «замечательнейшим складом хлеба, складом, с которым равняется Одесса и над которым во всем мире имеет перевес единственный склад в Чикаго в Северной Америке»¹².

Хлебный рынок, на значительной территории связанный с Волгой и ее притоками, в значительной мере оказал влияние на выбор направления строительства железных дорог. Так, одна из первых линий от Москвы до Волги завершилась Нижним Новгородом, соединив центральные

⁸ Истомина Э. Г. Водный транспорт России ... С. 187–188.

⁹ Россия в конце XIX века / Под общей ред. В. И. Ковалевского. СПб., 1900. С. 727.

¹⁰ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 50. СПб., 1898. Табл. IV.

¹¹ Яцунский В. К. Транспорт. История его развития и современное состояние в связи с краткими сведениями по экономике транспорта. М., 1926. С. 33.

¹² Там же. С. 37–38.

¹³ Вольдемар Х. Как обеспечить будущность нашего морского дела. М., 1870. С. 5.

губернии (важнейшие поставщики хлеба) с главным водным путем, а магистраль Царицын – Рига открыла прямой путь от низовьев Волги через Центрально-Черноземный регион к Балтийскому морю. К началу XX в. железные дороги подходили к Волге уже в пятнадцати пунктах: у Твери, Савелова, Рыбинска, Ярославля, Костромы, Кинешмы, Нижнего Новгорода, Казани, Симбирска, Сызрани, Самары, Вольска, Саратова, Камышина, Царицына. Однако несмотря на то, что на железные дороги отошла часть хлебных грузов, Волжский воднотранспортный бассейн продолжал обеспечивать условия для развития широкого товарного производства сельскохозяйственной продукции и интеграции мелких рынков, формируя географию хлебного рынка, подробно рассмотренного Н. Л. Рубинштейном¹³, И. Д. Ковальченко и Л. В. Миловым¹⁴. Вплоть до начала XX в. хлеб оставался одним из основных волжских грузов. В 1913 г. по Волге и ее притокам было перевезено около 3 млн. тонн хлебопродуктов (пшеница, ржаная и пшеничная мука, рожь, овес и др.)¹⁵.

В течение всего XIX в. в общей структуре волжского грузопотока исключительно важную роль играли лесные грузы (лесоматериалы, круглый лес и др.), необходимые в судостроении, гражданском строительстве, а также как топливо в различных отраслях производства. Заготовки леса, предназначенные для отправки на Волгу, начинались в северо-восточных губерниях Европейской России. Основная масса лесных грузов поступала на Волгу с ее левых притоков, протекающих по лесистым Заволжью и Приуралью. Значительное количество лесоматериалов давали Унжа и Ветлуга и еще больше – Кама с притоками. По ним лес сплавляли как для местного потребления (для чугунолитейных заводов, баржестроения и проч.), так и на Волгу – в низовые города. Ниже устья Камы этот грузопоток достигал наибольшей мощности, постепенно сужаясь после разгрузки на волжских пристанях.

Основными лесозаготовительными территориями, связанными с Волгой, являлись Казанская, Тамбовская, Пензенская, Костромская, а также Тверская, Пермская, Вятская губернии; часть лесопроизводства поставляли отдельные уезды Орловской и Калужской губерний. Стабильные поставки леса с использованием Волжского бассейна способствовали закреплению, развитию и «системному» оформлению региональных производствен-

ных структур, связанных с заготовками этого вида ценнейшего груза. В последней четверти XIX в. в географию лесных грузопотоков внесло свои коррективы строительство железных дорог. Так, значительное количество леса стали выгружать в районе Царицына, где сходились Волго-Донская ветвь, Грязе-Царицынская, Тихорецкая железные дороги. Отсюда его железнодорожным транспортом отправляли на Дон и далее – в Приазовье и Предкавказье. В 1897 г. к Царицыну с верхней и средней Волги пришло 1040 тыс. пудов дров и до 18711 тыс. пудов лесных стройматериалов. Часть этого вида волжских грузов выгружалась в Астрахани и прибрежных пунктах Каспийского моря – в Петровске, Баку, Красноводске; а по Волго-Донской железной дороге лес достигал Дона и шел в Ростов и прибрежные города Азовского моря – Мариуполь, Ейск, по Тихорецкой железной дороге – в Новороссийский порт, наконец, по Грязе-Царицынской железной дороге – к рынкам Тамбовской и Воронежской губерниям. Но главная масса леса – до 80% – по Волго-Донской линии из Царицына направлялась, прежде всего, в Донецкий бассейн. Так, в 1896 г. из 21,4 млн. пудов стройматериалов, идущих по ней с Волги, на Дон перешло около 17,7 млн. пудов¹⁶.

Существовало движение лесных грузов с верхней Волги и на северо-запад – в начале XIX в. – по Вышневолоцкой водной системе, в последующие десятилетия – по Мариинской – к Петербургу. По дороге этот поток получал подкрепление с Вышневолоцкой и Тихвинской водных систем и, подывая к столице, достигал значительной мощности. Часть его шла на местные нужды, часть отправлялась далее – за границу¹⁷.

В последней трети XIX в. в составе важнейших перевозок вверх по Волге заняла особое место нефть, главным районом добычи которой стал Баку на Апшеронском полуострове Каспийского моря. В 1870-е гг. в районе Баку для бурения стали применять паровые машины и добыча нефти резко возросла: в 1879 г. ее было добыто 800 тыс. тонн; в 1889 г. – 3,2 млн. тонн, в 1899 г. – 8,6 млн. тонн, в 1909 г. – 8,1 млн. тонн¹⁸. Перевозки нефти были чрезвычайно сложными и потребовали многих перемен и усовершенствований в составе волжского флота. После использования таких емкостей как бочки, «Товарищество нефтяного производства Бр. Нобель» в 1879 г. построило деревянные баржи вместимостью 800 тонн, с вложенными

¹³ Рубинштейн Н. Л. Сельское хозяйство России во второй половине XVIII в. М., 1957.

¹⁴ Ковальченко И. Д., Милов Л. В. Всероссийский аграрный рынок XVIII – начало XX в.: Опыт количественного анализа. М., 1974.

¹⁵ Яцунский В. К. Транспорт. С. 164.

¹⁷ О лесах России. Распределение лесов, эксплуатация, внутренняя и внешняя торговля. СПб., 1900. С. 183.

¹⁸ Яцунский В. К. Транспорт. С. 93.

¹⁹ Речное судоходство в России / М. Н. Чеботарев, М. Д. Амузин, Б. В. Богданов и др. М., 1985. С. 293.

в трюмы металлическими цистернами. В 1880-е гг. их заменили железные наливные баржи. В связи с наливной перевозкой нефтяных продуктов на Волге появилось и несколько новых названий грузовых судов — нефтянки, керосинки, нефтекачки и др., характеризующиеся не столько какими-либо конструктивными особенностями по сравнению с общим типом — баржей, сколько конкретным назначением судов. Однако совершенно новый, усовершенствованный тип железной баржи появился в 1907 г.: построенная на заводе И. А. Шорина в Гороховце «Марфа Посадница» имела огромные размеры — 72 сажени в длину и 10 сажени в ширину и грузоподъемность в 550 тыс. пудов наливного груза¹⁹.

Основная масса бензина, керосина и мазута из района Баку приходила по Каспийскому морю в Астрахань и отсюда дальнейшее продвижение этого груза было связано с Волгой. По данным 1897 г. в Астрахань прибыло около 2,9 млн. тонн нефти и около 500 тыс. тонн керосина и других нефтепродуктов²⁰. На главнейших пристанях — Царицыне, Саратове, Сызрани, Самаре, Казани, Нижнем Новгороде, Кинешме и Ярославле нефть перегружалась на железные дороги. Значительная часть этого нефтяного потока направлялась в Москву. После Рыбинска основное продвижение нефтяных продуктов было связано с Петербургом. В 1913 г. перевозки нефти в Волжском бассейне составили 5,25 млн. тонн²¹.

Несмотря на неблагоустроенное путевое хозяйство, наличие значительных по протяженности участков с тяжелыми судоходными условиями, примитивные средства транспорта, Волжская водная система притягивала к себе производительные силы с огромной территории. Хлебные, соляные, «железные, медные и денежные» караваны, множество судов, груженых соленой, сушеной и вяленой рыбой, лесоматериалами, всевозможными промышленными и продовольственными товарами, предназначенными для Нижегородской ярмарки, для Рыбинска, Петербурга и многих других мест, двигались по главной Волжской дороге и ее притокам.

Грузоформирующими территориями являлись многие уезды губерний, непосредственно примыкавшие к верхней и средней Волге и ее притокам. Водный транспорт полностью обеспечивал доставку в центральные губернии и на Северо-Запад таких важнейших видов промышленной

продукции, как железо, чугун и изделия из них, которые давала горнозаводская и металлообрабатывающая промышленность Урала и Предуралья. Транспортировка грузов с этой территории была теснейшим образом связана с реками Камского бассейна, выводящего все грузопотоки в Волгу и на железные дороги. Значительная доля уральского железа, в первую очередь, поступала Петербург — на экспорт, а также на обширный и емкий внутренний рынок, на важнейшие стратегические объекты страны. Особое значение для перевозок водным транспортом продукции горнозаводской промышленности имело развитие пароходства. К 1860 г. по рекам Камского бассейна ходило уже свыше 40 пароходов. В 1860 г. в Пермь, Усолье и другие промышленные центры Урала было доставлено около 472,4 тыс. пудов разных грузов, значительную часть которых составляли чугун, железо, изделия из них. Особенно велико было значение водного транспорта в пределах Пермского, Осинского, Оханского, Соликамского и Чердынского уездов, представлявших собой основную территорию сосредоточения горнозаводской промышленности²².

Наибольшей грузонапряженностью отличались левые притоки Камы — Чусовая с Сылвой и Белая с Уфой. Исключительно важную роль в транспортно-экономических связях Урала играла река Чусовая. Все горнозаводские предприятия, расположенные вдоль нее и ее притоков, использовали водный транспорт для вывоза основной массы своей продукции в центральные губернии и на северо-запад. К пристаням Чусовой подвозили грузы не только с близлежащих заводов, но и тех предприятий, что находились на восточном склоне Урала. В структуре грузов, идущих по этой чрезвычайно сложной в судоходном отношении реке (множество опасных порогов, перекатов и мелей) основное место занимали железо, чугун, изделия из них, медная монета, оружие, изделия из мрамора, различные предметы бытового назначения — подносы, посуда, сундуки и др. Особую роль на этой реке играли вплоть до конца XIX в. Левшинская и Уткинская пристани. Сюда в значительных объемах поступала продукция не только уральских, но и алтайских заводов. В целом к Чусовой и Каме (в пределах Пермской губернии, где располагалось большинство предприятий горнозаводской промышленности) было приписано 79% транспортных средств от общего числа судов Камского бассейна. При этом стоимость перевозимых по ним грузов равнялась 99% от общей стоимости тех грузопотоков, которые приходились

²⁰ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 662.

²¹ Россия в XIX в. К всемирной выставке 1900 г. / Под ред. В. И. Ковалевского. СПб., 1900. С. 737–738.

²² Яцунский В. К. Транспорт. С. 164.

²³ Истомина Э. Г. Водный транспорт России ... С. 156–157.

на долю всех рек Камского воднотранспортного бассейна²³.

Сложные судоходные условия уральских рек тормозили распространение пароходов. И сбыт горнозаводской промышленности в основном осуществлялся благодаря тем транспортным средствам, которые создавались на многочисленных плотбищах Пермского, Оханского, Кунгурского, Красноуфимского, Екатеринбургского и Верхотурского уездов, обычно находившихся при заводах или у лесопилен. Судостроение стимулировало не только лесообрабатывающие отрасли промышленности, но и заставляло функционировать десятки предприятий, изготовлявших канаты, бечеву, парусину и др., необходимые для перевозок. Железные дороги появились на Урале лишь в последней четверти XIX в. Однако и по данным 1878 г. перевозки чугуна, железа и стали железнодорожным транспортом составляли всего 1,5%, и лишь в 1913 г. они выросли до 3,6%²⁴.

Не менее значимым Волжский водный путь оказался и для торговли солью. На территории, прилегающей к нижнему течению Волги, располагался главный центр соляной промышленности — озера Баскунчак и Эльтон. Отсюда ежегодно осуществлялась переброска многих миллионов пудов соли в центральные районы и на северо-запад. Соляной поток направлялся к Дмитриевску и Саратову, где были сосредоточены запасные соляные магазины. Постепенно он сужался, так как, начиная от устья Камы, на волжский транспорт поступала соль уже с пермских соляных промыслов.

Среди массовых продовольственных грузов значительную часть составляли рыбные и мясные продукты, говяжье сало, коровье и постное масло, вино-водочные изделия, мед, различные овощи и фрукты.

Транспортное значение водных путей Волжского бассейна определялось и огромными перевозками различных промышленных товаров. Волжским водным транспортом отправлялась в различные места продукция кожевенного производства, полотняных, парусных и канатных фабрик. Волгой, ее притоками и связанными с ними искусственными водными системами транспортировались товары высокой стоимости, шедшие с Кяхтинского торгового, Ирбитской, Макарьевской (Нижегородской) ярмарок, с Кавказа, из Закавказья и Персии (шерстяные и шелковые ткани, пушнина, бумага, фарфоровая посуда, краски, предметы роскоши, чай, пряности, сухофрукты и т. д.). С 1880-х гг., после строительства Закаспийской

железной дороги, из Средней Азии через Каспий на Волгу стал поступать хлопок — главным образом в губернии Центральной России. Волжская транспортная сеть, располагаясь на территории центрально-промышленных, центрально-земледельческих губерний, постоянно воздействовала не только на расширение экономических связей, но и на формирование капиталистических основ всероссийского рынка.

Конкуренция с железными дорогами внесла определенные перемены в волжские перевозки, отчасти сократив их объемы. Тем не менее, уже после открытия железной дороги между Москвой и Петербургом, в 1854 г. только от Астрахани вверх по Волге прошло грузов на 65,1 млн. рублей серебром; значительная часть их направлялась в Москву²⁵. В целом места выходов различных промышленных товаров на Волгу и ее притоки диктовались географией промышленно-промысловых центров, наличием сырьевых ресурсов, а также установившимися хозяйственными связями. Грузопотоки имели в Волжском бассейне как меридиональное, так и широтное направления (по своей интенсивности они были почти одинаковы), обслуживая не только сельскохозяйственные территории, но и зоны индустриального развития (горнозаводская промышленность Урала, добыча и переработка нефти в Бакинском районе). Они способствовали формированию определенных социальных связей, в которых важную роль играли земляческие торговые группы, купеческие корпорации, выполнявшие подчас крупные казенные заказы, акционерный капитал.

Масштабные перевозки способствовали бурному экономическому росту волжских пристаней и связанных с ними населенных пунктов. Пристани в Рыбинске, Твери, Ярославле, Нижнем Новгороде, Лыскове, Саратове, Сызрани, Дубовке, Саратове, Астрахани и многие другие по Волге и на основных волжских притоках превратились в крупнейшие социэкономические комплексы, оказывающие постоянное влияние на рост и развитие социокультурной среды городов. Волжский воднотранспортный бассейн обеспечивал не только межрегиональные экономические связи, но и устойчивые международные каналы торговли России как с Западом — через Балтику, так и с восточными странами — в первую очередь, с Персией (Ираном).

По данным за период 1859–1862 гг. 23 пристани в Волжском бассейне имели ежегодный товарооборот в среднем до 0,5 млн. рублей. Среди

²⁴ Истомина Э. Г. Водный транспорт России ... С. 161–162.

²⁵ Яцунский В. К. Транспорт. С. 36, 57.

²⁶ Ведомость грузившейся и разгрузившейся клади по водным путям Европейской России за 1854 г. СПб., 1855.

них выделялась как крупный воднотранспортный узел Рыбинская пристань, оказывающая влияние на всю волжскую систему. О ней писали как о «внутреннем российском порте», не уступающем по своему значению знаменитым хлебным рынкам Европы. Вниз по Волге после Рыбинска ни одна из пристаней не могла сравниться с Нижегородской, располагавшейся на важнейшем участке реки, при впадении самого значительного из правых притоков — Оки. Ее причалы тянулись на несколько километров по Волге и Оке; к ним приходили караваны судов с крупнейшими волжских притоков — Камы, Оки, Суры и др. Особое значение для формирования грузопотоков и межрегиональной торговли имела Нижегородская ярмарка. Отсюда в Москву отправляли миллионы пудов разных грузов (хлеб, чай, сахар, кофе, рыба, икра, вина, бакалейные товары, различные промышленные товары, металл, бумага, шерсть, пушнина, рогожа, мебель и др.)²⁶.

Южнее Нижегородской пристани, вниз по Волге, находилось еще несколько крупных пристаней, стремительный рост которых особенно заметно обозначился во 2-й четверти XIX в. Однако особое значение для Волжского водного пути имел портовый город Астрахань, совмещавший в себе функции крупнейшего порта на Каспийском море и речной пристани в устье Волги. Ежегодно от астраханских причалов отправлялись вверх по Волге сотни судов с продукцией рыбных и тюленых промыслов, астраханских шелковых и бумажных фабрик, с различными товарами, закупленными в Персии, привезенными из Бухары и Хивы морским путем через Каспий (шелк, хлопчатая бумага, бязь, платки, халаты, овчины, краски, кофе, рис и т. д.)²⁷. В Астрахань поступали товары, идущие с Ирбитской и Нижегородской ярмарок, из Москвы, Петербурга и других торгово-промышленных центров. Ежегодный товарооборот Астраханской пристани уже в 1830–1840-е гг. достигал 12–15 млн. рублей, причем привоз по своей ценности превышал вывоз²⁸. В последующие десятилетия стремительный рост товарооборота продолжался.

Волжский водный транспорт воздействовал на развитие различных отраслей производства. С Волжским бассейном было связано и начало промышленного переворота в России. Именно на Волге в 1840-е гг. начался первый этап механизации водного транспорта — замена ручного труда машинами и развитие новых социоэкономических явлений в судоходстве. Развитие пароходства обусловило концентрацию капитала, что определило

появление на Волге крупных транспортных предприятий, действующих на принципах акционерного учредительства. Первым таким обществом стало «Пароходство по Волге», основанное в 1843 г. и имевшее официальное представительство в Петербурге. В 1849 г. на Волге образовалось общество срочного пароходства «Меркурий», которое в 1858 г. слилось с созданным на Каспийском море обществом пароходства и торговли «Кавказ»: объединенное общество «Кавказ и Меркурий» сыграло заметную роль в развитии водного транспорта России. По состоянию на 1858 г. оно имело 14 грузовых судов, 46 барж, 5 пристаней, мелкие несамоходные суда²⁹. К 1860 г. общество располагало 20 пароходами, организовало ряд регулярных пассажирских и буксирно-грузовых сообщений по Волге, Оке, Каме и их притокам.

В 1853 г. появилось акционерное товарищество «Самолет», одно из самых известных и крупных пароходств на Волге. Конкурентная борьба между судовладельцами и с новым видом транспорта — железнодорожным — создавала побудительные причины и условия для создания акционерных судоходных предприятий. За сравнительно короткое время в Волжском бассейне появились десятки новых акционерных объединений («Польза», «Дружина», «Вулкан» и др.), ставшие преобладающей формой судовладения. Концентрация судовладельческого капитала и создание монополистических объединений продолжалась ускоренными темпами в конце XIX — начале XX в. В 1903 г. был образован Волжский синдикат, включивший в себя в течение нескольких лет крупнейшие акционерные предприятия, в том числе «Кавказ и Меркурий», «Восточное общество» и «Самолет»³⁰.

Отток грузов с водных путей Волжского бассейна на железные дороги увеличивался с каждым годом, составив, например, в 1912 г. до 240 млн. пудов различных грузов. В основном это были нефтяные продукты (113,5 млн. пудов), лесные строительные материалы (45 млн. пудов) и хлеб (16,7 млн. пудов). Однако и с железнодорожного транспорта часть грузов переходила на водные пути³¹. Несмотря на то, что железнодорожная сеть к концу XIX в. стремительно росла, а длина речных путей Волжской системы оставалась без изменения, перевозки по ним росли приблизительно с той же быстротой, что и железнодорожные. На водном транспорте по состоянию на 1913 г. наибольшую ценность имели товары, отправляемые

²⁷ РГИА. Ф. 206. Оп. 2. Д. 1461. Л. 76–80.

²⁸ ЦИАМ. Ф. 47. Оп. 1. Д. 167. Л. 4–6.

²⁹ РГИА. Ф. 206. Оп. 1. Д. 1015. Л. 260б.–31.

³⁰ Краткий очерк деятельности пароходного общества «Кавказ и Меркурий» 1858–1908. СПб., 1909. С. 3–5.

³¹ Речное судоходство в России ... С. 269–271.

³² Яцунский В. К. Транспорт. С. 14.

на пристани Волжского бассейна — она составляла 68% от ценности всех товаров, перевезенных по всем прочим бассейнам Европейской России. При этом общая стоимость грузов, отправленная только из семи крупнейших пристаней — Астрахани, Нижнего Новгорода, Царицына, Саратова, Самары, Казани и Москвы составила 486,9 млн. рублей³². Перед Первой мировой войной самый мощный для водного транспорта грузовой поток шел по Волге, далее — по Мариинской водной системе (будущий Волго-Балт) до Петербурга.

В целом масштабы использования Волжского водного пути и его огромная роль в системе социально-экономических и социально-демографических факторов во 2-й половине XIX — начале XX в. отражали состояние производственно-технологического уровня ряда важнейших отраслей промышленности, урбанизационные процессы, уровень транспортно-экономических связей между отдельными регионами страны. Волжский бассейн был так размещен, что в значительной степени способствовал пространственной и хозяйственной самоорганизации экономики значительной части России — Северо-Западного, Центрально-Промышленного,

Центрально-Черноземного районов. Не менее значимым он оказался и для востока Европейской России — Предуралья, Урала, а также для Кавказа и Закавказья. Развитие значительной части этих территорий вплоть до широкого внедрения железнодорожного транспорта было тесно связано с рынками сбыта, которые формировали исключительно водные перевозки.

Однако и при наличии железных дорог судоходство в Волжском бассейне продолжало влиять на охват транспортно-экономическими связями территории, на которой проживала почти треть населения России, на объем обращения многочисленных видов грузов, на размещение производства. Функционирование большинства пристаней стимулировало рост и развитие инфраструктуры, деятельную нацеленность значительной части городов и селений, располагавшихся на берегах Волги и ее притоков, выводило торговлю на международный рынок. Оказывая постоянное воздействие на внутриторговые и внешнеторговые операции, на объемы грузопотоков, на рост пристаней и причалов, на урбанизационные процессы, Волжский воднотранспортный бассейн сыграл исключительно важную роль в территориальном разделении труда, внося существенный вклад в естественно-экономическое районирование Европейской России.

³² Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 139. Ч. II. Пг., 1916. Всего в Волжско-Камском бассейне в 1913 г. функционировало 83 пристани.

Список литературы:

1. Бернштейн-Коган С. В. Вышневолоцкий водный путь. М., 1946.
2. Бернштейн-Коган С. В. Волго-Дон. Историко-географический очерк. М., 1954.
3. Великий Волжский путь: история формирования и культурное наследие. Материалы международной научно-практической конференции 5–14 августа 2002 г. Ч. II. Казань, 2003.
4. Дубов И. В. Великий Волжский путь. Л., 1989.
5. Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982.
6. Истомина Э. Г. Водный транспорт России в дореформенный период: историко-географическое исследование. М.: Наука, 1991.
7. Ковальченко И. Д., Милов Л. В. Всероссийский аграрный рынок. XVIII – начало XX в.: Опыт количественного анализа. М., 1974.
8. Речное судоходство в России / М. Н. Чеботарев, М. Д. Амусин, Б. В. Богданов и др. М., 1985.
9. Шубин И. А. Волга и волжское судоходство: История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения. М., 1927.
4. Ведомость грузившейся и разгрузившейся клади по водным путям Европейской России за 1854 г. СПб, 1855.
5. Вольдемар Х. Как обеспечить будущее нашего морского дела. М., 1870.
6. Вскрытие и закрытие Волги и Невы за 15 лет. // Ярославские губернские ведомости. 1848. № 15.
11. Краткий очерк деятельности пароходного общества «Кавказ и Меркурий». 1858–1908. СПб., 1909.
12. Материалы для статистики речного судоходства в Европейской России / Собр. В. Зверинским. СПб., 1872. Вып. 2. Ч. С. XXXVI.
13. О лесах России. Распределение лесов, эксплуатация, внутренняя и внешняя торговля. СПб, 1900.
15. Россия в конце XIX века. Под общей ред. В. И. Ковалевского. СПб., 1900.
16. Рубинштейн Н.Л. Сельское хозяйство России во второй половине XVIII в. М., 1957.

17. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 139. Ч. II. Пг., 1916.
19. Яцунский В. К. Транспорт. История его развития и современное состояние в связи с краткими сведениями по экономике транспорта. М., 1926.

References (transliteration):

1. Bernshteyn-Kogan S. V. Vyshnevolotskiy vodnyy put'. M., 1946.
2. Bernshteyn-Kogan S. V. Volgo-Don. Istoriko-geograficheskiy ocherk. M., 1954.
3. Velikiy Volzhskiy put': istoriya formirovaniya i kul'turnoe nasledie. Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii 5–14 avgusta 2002 g. Ch. II. Kazan', 2003.
4. Dubov I. V. Velikiy Volzhskiy put'. L., 1989.
5. Istomina E. G. Vodnye puti Rossii vo vtoroy polovine XVIII – nachale XIX veka. M., 1982.
6. Istomina E. G. Vodnyy transport Rossii v doreformennyi period: istoriko-geograficheskoe issledovanie. M., 1991.
7. Koval'chenko I. D., Milov L. V. Vserossiyskiy agrarnyy rynek. XVIII – nachalo XX v.: Opyt kolichestvennogo analiza. M., 1974.
8. Rechnoe sudokhodstvo v Rossii / M. N. Chebotarev, M. D. Amusin, B. V. Bogdanov i dr. M., 1985.
9. Shubin I. A. Volga i volzhskoe sudokhodstvo: Istoriya, razvitiye i sovremennoe sostoyaniye sudokhodstva i sudostroeniya. M., 1927.
4. Vedomost' gruzivsheysya i razgruzivsheysya kladi po vodnym putyam Evropeyskoy Rossii za 1854 g. SPb, 1855.
5. Vol'demar Kh. Kak obespechit' budushchnost' nashego morskogo dela. M., 1870.
6. Vskrytie i zakrytie Volgi i Nevy za 15 let. // Yaroslavskie gubernskie vedomosti. 1848. № 15.
11. Kratkiy ocherk deyatel'nosti parokhodnogo obshchestva «Kavkaz i Merkuriiy». 1858–1908. SPb., 1909.
12. Materialy dlya statistiki rechnogo sudokhodstva v Evropeyskoy Rossii / Sobr. V. Zverinskim. SPb., 1872. Vyp. 2. Ch. S. XXXVI.
13. O lesakh Rossii. Raspreделение lesov, ekspluatatsiya, vnutrennyaya i vneshnyaya trgovlya. SPb, 1900.
15. Rossiya v kontse XIX veka. Pod obshchey red. V. I. Kovalevskogo. SPb., 1900.
16. Rubinshteyn N.L. Sel'skoe khozyaystvo Rossii vo vtoroy polovine XVIII v. M., 1957.
17. Statisticheskiy sbornik Ministerstva putey soobshcheniya. Vyp. 139. Ch. II. Pg., 1916.
19. Yatsunskiy V. K. Transport. Istoriya ego razvitiya i sovremennoe sostoyaniye v svyazi s kratkimi svedeniyami po ekonomike transporta. M., 1926.