

РОЛЬ ЯРОСЛАВЦЕВ В ВОЛЖСКОЙ ТОРГОВЛЕ В XIX в.

Географическое положение Ярославской губернии способствовало тому, что на ее территории проявлялись тенденции развития экономики, характерные как для Московской промышленной области, и в первую очередь — преобладание легкой, по преимуществу текстильной промышленности, так и, с другой стороны, для региона Поволжья. Шесть из десяти городов губернии (до 1822 г. таковых было семь, так как в этом году путем соединения двух отдельных городов образуется Романов-Борисоглебск) располагались на волжских берегах и, естественно, их экономическое развитие не могло игнорировать этот факт. Как влияло приволжское расположение на экономику региона и какое место занимали ярославцы (в расширительном контексте, то есть жители Ярославской губернии) в волжской торговле? Ответам на эти вопросы и посвящена данная статья.

Отвечая на первую часть поставленной цели, рассмотрим каждый из приволжских городов Ярославской губернии. Из всех этих городов самое важное, ключевое место занимал Рыбинск. Именно в нем происходила перегрузка транзитных товаров с «нижневолжских» судов с большой осадкой на «верховые» суда, приспособленные к плаванию по порожиному и относительно мелководному верхнему плесу реки. Кроме того, в начале XIX в. появились Мариинская (по Шексне, впадающей в Волгу у Рыбинска) и Тихвинская (начинающаяся в относительной близости от Рыбинска по реке Мологе у одноименного города) водные системы, связавшие Волгу с Петербургом более удобными, нежели мелководная Верхневолжская водная система, торговыми путями.

В связи с вышесказанным те города, которые находились выше Рыбинска и Мологи по Волге, — Углич и Мышкин — с начала XIX в. постепенно стали терять свое торговое значение. Традиционно промышленный Углич с появлением новых торговых путей остался в стороне от основной магистрали провоза главного волжского товара — хлеба, кризис кожевенной промышленности и ремесла, а также проведение железной дороги мимо города привели к тому, что в начале XX в. у исследователей вызывала опасение даже сама способность города сохранить свой городской статус. Мышкин — самый маленький город губернии, стал родиной нескольких богатых купеческих семей — крупных торговцев хлебом, но для них родной город достаточно быстро превратился просто в место комфортного проживания, в то время как их суда с товарами в Мышкин и не заходили.

Абсолютно своеобразный профессиональный облик населения сложился в Мологе, которая стала представлять собой город судовладельцев и судорабочих, причем последних было значительно больше. Крупных торговых капиталов в городе практически не было.

Романов — с 1822 г. — левобережная часть Романова-Борисоглебска, еще в допетровское время был начальным пунктом гужевого пути от Волги до Вологды (а далее — и на Архангельск), что делало этот город важным транспортным узлом волжской торговли. Постепенная переориентация иноземной торговли с Архангельска на Петербург способствовала развитию хлебной торговли по Волге и Вышневолоцкой системе до новой столицы. В нее активно включились и романовские купцы. Продолжалась эта торговая активность и в XIX в., однако, с развитием пароходства значение Романово-Борисоглебска стало сокращаться: увеличение скорости перевозок и близость к таким крупным городам как Ярославль и Рыбинск сводили к минимуму значение города как транзитного пункта торговли. Не появилось здесь и крупных торговых капиталов¹.

Рыбинск стал городом лишь в конце XVIII в. при образовании Ярославской губернии. Но свое особое экономическое значение Рыбная слобода получила после основания Петербурга. Благодаря своему географическому положению в месте необходимой перегрузки товаров Рыбинск стал ключевым городом всей поволжской торговли. Именно это обстоятельство стало основной определяющей всей экономической жизни города.

Главным приоритетным занятием местного купечества стала хлебная торговля — основная статья волжского торгова. Более ранние источники сообщают о скупке местными купцами привезенного в Рыбинск с низовых пристаней хлеба и отправке его уже на собственных судах в Тверь, Новгород, Петербург и т. д. На увеличение объемов собственной торговли рыбинцев влияло возрастание интенсивности потоков грузов, проходивших мимо города. Если в 1780 г. по Вышневолоцкой системе прошло 2189 судов, то в 1801 г. — 4210². Кроме торговли, рыбинцы-владельцы судов брались доставлять в Петербург казенные и частные грузы.

Промышленность города была связана либо с удовлетворением спроса горожан и приезжих на продукты питания, либо с обеспечением судоходства необходимыми материалами (канатные и крупяные заводы).

Таким образом, пример Рыбинска показывает, как географическое положение определяющим образом влияло на специфику занятий местного купечества. Транзитная торговля и ее обслуживание, наряду с обеспечением местных нужд города, полностью подчинили себе не только торговую, но и промышленную деятельность местных предпринимателей.

«Золотым веком» рыбинской торговли можно считать период между 1846 г. (прорытие Белозерского канала) и 1863 г. (введение буксирного пароходства). До этого в торговле между Волгой и Петербургом велико было значение крохинских и белозерских жителей. С прорытием же канала «белозерки» уступили место более легким «унжакам», увеличился срок навигации и повысилась роль Шексны. Все это способствовало еще большему росту значения Рыбинска. Прорытие канала совпало с появлением пароходов, где рыбинские купцы были в первых рядах. Современники отмечали, что судоходство постепенно концентрируется в Рыбинске и даже «становится принадлежностью только немногих рыбинских капиталистов»,

которые стали обеспечивать верхнее судоходство судами, постепенно монополизировав эту отрасль.

Расчистка порогов вызвала к жизни появление пароходных обществ. Вообще, исправление фарватера и появление пароходств наносило удар монополизму Рыбинска, так как появилась возможность перевозки грузов без перегрузки в Рыбинске. Местные дельцы это почувствовали и попытались воспрепятствовать такому положению вещей. Была организована компания по перевозке клади на унжаках лошадьми, добившаяся привилегии запрета других подобных компаний. Но предприятие оказалось не выгодным. Только первый год работы принес 150 тыс. руб. убытку³.

Богатейшими рыбинскими купцами и одними из крупнейших предпринимателей Поволжья были Журавлевы, главной сферой деятельности которых первоначально была хлеботорговля. Вот что с восхищением писал о Н. М. Журавлеве журналист кн. В. П. Мещерский: «Быть в Рыбинске и не увидеть его, значит не заметить слона в хлебной торговле. Николай Михайлович Журавлев — личность замечательная; по обширному своему уму, по необъятному запасу сведений о промышленной и торговой жизни России, по своей неутомимой деятельности и железной воле, ... это внимание ... посвящаемое [им] каждому делу, это вникание в малейший интерес составляют тайну всемогущего влияния г. Журавлева на весь торговый мир Волги и ее притоков». Тот же корреспондент упомянул Журавлева и при описании нижегородской хлебной биржи: «В зале биржи делаются самые крупные и самые мелкие дела; ...Всего более торгуются... представители... мелкой торговли; напротив, как говорил... один купец, любо смотреть, когда явится, например, г. Журавлев на биржу, самый богатый хлебопромышленник на Волге; с его появлением водворяется какое-то благоговейное молчание: он подойдет к купцу Блинову, нижегородскому тузу хлебной торговли, ответит ему в сторону, скажет два слова, дадут друг другу руки, расходятся, дело сделано; вся партия куплена без торга и переторжек, ибо, как здесь говорят, Ник. Мих. Журавлев не любит понапрасну терять слова и время»⁴.

Кроме расширения пароходных перевозок, а таким образом усиления конкуренции рыбинцам, угрозой рыбинской торговле было появление железных дорог, оттягивавших на себя с Волги часть грузов. Это ощущали и сами рыбинцы. Один из старожилов, описывая писателю Г. Т. Полилову перемены, произошедшие в городской торговле за вторую половину XIX в., отмечал: «С тех пор, как по Волге забегали пароходы, народа в нашем городе сильно сократилось; не стало ни лямочников, ни бурлаков, только одни батыри-грузчики, да и тех значительно поменело, а с проведением железной дороги верховой отправки зернового груза еще стало меньше, и более трех четвертей всего каравана начали отправлять в вагонах. Сильно упала торговля за это время в нашем Рыбинске, и неслыханное раньше дело происходит: снова хлеб от нас книзу грузят, так как цены на него там выше, чем у нас. Пропала и “припасная” торговля. Припасами звали все, что необходимо было для верховых судов... Все эти припасы заготавливались на рыбинских пристанях и ими велась большая торговля»⁵.

С этим кризисом можно было бороться путем перевода части капиталов в более стабильную отрасль экономики — промышленность, в том числе мукомольную. Воспользовались этим и Журавлевы, построившие, помимо мельницы, под Рыбинском целый промышленный комплекс, ориентированный в первую очередь на обеспечение волжской торговли, состоявший из канатной фабрики, чугунолитейного, механического, судостроительного, кирпичного заводов.

Продолжали Журавлевы заниматься и хлебной торговлей, владея большим количеством пароходов, в том числе собственной постройки. К 1860 г. флотилия Н. М. Журавлева составляла 11 пароходов, а в последующие годы она увеличилась до 20 «паровых судов образцовой конструкции». В литературе отмечается, что особенностью флота Журавлевых, выделявшей его из других пароходств, было преобладание в нем судов сравнительно крупной мощности и высокие судоходные достоинства пароходов. Журавлевские суда считались в свое время лучшими «работниками» на Волге и долго служили образцами для других судостроительных заводов Поволжья. В конце 1860-х гг. на своих пароходах Журавлевы ежегодно перевозили в Рыбинск до 5 млн пудов грузов⁶.

Таким образом можно видеть, что деятельность рыбинского купечества в течение всего исследуемого периода была теснейшим образом связана с волжской торговлей, основной статьёй которой был хлеб. Торговля мукой и зерном, судопромышленность, содержание мельниц, а также обслуживание многочисленных приезжих торговцев — вот основные сферы вложения капиталов рыбинского купечества.

Ярославль — наиболее экономически развитый город губернии, еще в XVII в. ставший крупным промышленным центром. Это качество он сохранял и в последующие столетия. При этом промышленность сочеталась со значительной торговлей. Способствовало этому не только расположение города на Волге, но и то, что Ярославль был конечным пунктом самой короткой сухопутной дороги от Москвы до великой русской реки, что позволяло московским товарам далее отправляться в Архангельск, Петербург, Поволжье. То же касается и обратного направления. Сочетание развитой промышленности, продукция которой становилась предметами торга по Волге, с давними торговыми традициями и выгодным географическим положением способствовали большой вовлеченности местного купечества в волжскую торговлю.

Так, прослеживая изменения приоритетных видов деятельности представителей высших гильдий местного купечества (первой и второй) с начала XIX в., можно сделать вывод не только об их численном росте, но и о увеличении доли вовлеченных в волжские торговые операции, и, в первую очередь, в хлебную торговлю.

Что касается хлеба, то на рубеже XVIII–XIX вв. он был лишь одной из статей торговли ярославской купеческой элиты, причем не самой важной. А вот в 1810–1815 гг. почувствовалось уже явное оживление хлебной торговли. Из 25 купеческих семейств, входивших в это время в Ярославле в 1-ю

и 2-ю гильдии, как минимум девять вели торговлю этим продуктом, закупаая его в «низовых местах» и отправляя, в ряде случаев на собственных судах, в Ярославль, Рыбинск, Архангельск и др. Причем из этих девяти хлеботорговцев лишь трое входили в купеческую элиту и ранее⁷.

Таким образом, хлебная торговля из занятия мелкого купечества превращается в одну из статей дохода крупного, чему способствовала и конъюнктура на хлебном рынке страны.

К середине XIX в. в купеческой элите Ярославля численно торговцы стали уже значительно преобладать над промышленниками, а последние, в свою очередь, активно занимались торговлей, часто не связанной с производством, в первую очередь — хлебной.

В 40-х гг. XIX в. в Ярославле в хлебной торговле было занято всего 33 купеческих и 41 мещанский капитал. На 1850 г. из 31 купеческого семейства, входившего в купеческую элиту города (4 — в 1-й и 27 — во 2-й гильдиях) двенадцать участвовали в этом виде торговли. На обеспечение самого города хлеба требовалось достаточно много, но намного большее значение приобрела транзитная торговля. В ней, как и раньше, участвовали как «чистые» торговцы, так и промышленники⁸.

Большинство приказчиков получали от своих хозяев доверенности на ведение торговли в начале зимы, чтобы успеть в «низовых» губерниях к вскрытию рек подготовить хлеб для отправки на хозяйских или нанятых судах вверх по Волге — до Ярославля, Рыбинска или Петербурга. Часто судовладельцы-хлебопромышленники заключали контракты на продажу хлеба с доставкой, по желанию заказчика. Нередко они брали и казенные подряды на «поставки провианта». В целом же, именно в этом виде торговли были заняты наиболее значительные капиталы Ярославля, что отмечали как современники, так и исследователи. Подобное же положение сохранялось вплоть до начала XX в. Причем хлебом продолжали торговать как специализировавшиеся исключительно в этом виде бизнеса, так и те, кто основные свои капиталы вкладывал в другие отрасли (например, торговцы железом Пастуховы)⁹.

Нижегородская ярмарка была местом закупки ярославцами тканей, «овощного», москательного, бакалейного и другого товара. В этих видах торговли были задействованы и несколько достаточно крупных местных купеческих капиталов.

Однако исследователи после хлеба вторым по значимости видом товара называют металлы. И хотя купеческих капиталов, задействованных в этом виде торговли, было меньше, чем в ряде других отраслей, а общая стоимость, например, тканей, закупаемых и продаваемых ярославцами, была выше, чем стоимость проходящего через руки ярославских торговцев железа, тем не менее, по сведениям «Военно-статистического обозрения» торговля железом и медью в Ярославле являлась «одной из величайших отраслей ярославской промышленной деятельности». И все это, в первую очередь, — благодаря коммерческой активности двух богатых купеческих семейств го-

рода — торговцев железом Пастуховых и продавцов медных изделий, особенно колоколов, Оловянишниковых.

Уже к середине XIX в. Пастуховы становятся в торговле железом одними из крупнейших в стране. Александр Дюма, путешествовавший в 1858 г. по России и посетивший Ярославль, пишет, что разбогател Пастухов (речь идет о тогдашнем главе дома Пастуховых Александре Матвеевиче) на «невероятно бойкой торговле железом, что поставило всю Россию в зависимость от этого человека. Монополию он делит с еще одним торговцем... Все железные изделия, продающиеся в Нижнем на ярмарке, принадлежат двум этим богачам». В обзоре Нижегородской ярмарки 1867 г. можно прочесть: «Главнейшие оптовые торговцы, покупающие железо от заводчиков, издавна все те же: во главе их дом братьев Пастуховых, ярославских купцов, у которых железа от разных заводчиков бывает постоянно более 1 млн пудов». Распространение влияния на ярославских (Норская слобода, район Бурмакина) и череповецких кустарей, известных выделкой железных изделий, а также приобретение собственных металлургических предприятий в Предуралье и на юге России еще больше увеличили значимость Пастуховых на всероссийском рынке железа, в том числе и в волжской торговле¹⁰.

Известность на Нижегородской ярмарке Ярославлю в торговле медными изделиями, в том числе колоколами, принесли купцы Оловянишниковы, имевшие в этот период завод по производству медной посуды, а также полностью контролировавшие деятельность единственного в Ярославле колоколотейного предприятия, юридически принадлежавшего Чарышниковым. Во второй половине XIX в. Оловянишниковы строят собственное предприятие в этой отрасли, оснащенное новейшей техникой и быстро вытеснившее ставших конкурентами Чарышниковых¹¹.

Еще одной сферой волжской торговли, где ярославцы проявили себя наиболее ярко, была торговля иностранными винами. Особенно известна была здесь династия купцов Соболевых, снабжавшая «своими винами всех городских торговцев внутренних губерний». В источниках указывалось на огромное разнообразие предлагаемых ими на Нижегородской ярмарке сортов вин: «Стоит только зайти в погреба этих торговцев на ярмарке, чтобы убедиться в громадности их оборотов; погреба эти — целый квартал, где можно заблудиться и прийти в изнеможение от пересчитывания сортов продаваемых ими вин». Правда, как уверяли многие современники, значительная часть этих вин, особенно дешевые сорта, производилась самими торговцами из кизлярского чихиря путем настаивания его на черносливе, кишмише и т. д. При этом купцы «заверяют торжественно всякого, что эти вина иностранного привоза и даже заграничной закупки». Об известности Соболевых на Нижегородской ярмарке и об уважении и доверии к ним со стороны других предпринимателей говорит тот факт, что за время с 1845 по 1860 г. Иван Семенович Соболев семь раз избирался иногородним купечеством директором работавшей во время ярмарки временной конторы Государственного Коммерческого банка (выборы проводились ежегодно)¹².

Таким образом мы видим, что экономическое значение приволжских городов Ярославской губернии напрямую зависело от их географического положения. В то же время роль ярославцев в волжской торговле, и в первую очередь на «всероссийском торжище» — Нижегородской ярмарке, трудно недооценить. Например, по данным на 1805 г. привоз из Ярославской губернии сюда составил 2 млн 400 тыс. руб., что уступало лишь привозу из Москвы и Сибири¹³. Похожее положение сохранялось и в последующем. В торговле железом, колоколами, иностранными винами ярославцы занимали первенствующие позиции. Что же касается главного волжского товара — хлеба — то и здесь ярославцы не «затерялись», а рыбинцы Журавлевы выступали и вообще как основополагающие фигуры на данном рынке.

Примечания

¹ *Обнорская Н. В.* Экономическое развитие города Романова (Романово-Борисоглебска) // Актуальные проблемы образования и общества: Материалы науч.-практ. конф. с междунар. участием, 14 мая 2008 г. Т. 2. Ярославль, 2008. С. 52–56.

² *Велитченко Н. С.* Экономическое развитие городов Верхнего Поволжья в первой половине XIX века: Учеб. пособие. Ярославль, 1989. С. 8.

³ *Прокофьев М.* Судостроение и паростроение по рекам: Волге, Оке, Каме, Шексне и Свири: Экономические очерки. Очерк 1. СПб., 1868. С. 5–63.

⁴ *Обнорская Н. В.* Купцы Журавлевы: взгляд со стороны // IX Золотаревские чтения: Материалы науч. конф., 29–30 окт. 2002 г. Рыбинск, 2002. С. 53–56.

⁵ Цит. по: Волжская старина // Былое. 1996. № 6. С. 11.

⁶ *Арсеньев Ф. А.* Речная область Шексны // Труды Ярославского губернского статистического комитета. Вып. 2. Ярославль, 1866. С. 270–300; РГИА. Ф. 40. Оп. 1. Д. 19. Л. 31 об.; *Петухова Н. А.* Рыбинские купцы Н. М. и М. Н. Журавлевы // Ярославский календарь на 2000 год. Ярославль, 2000. С. 43–46.

⁷ ГАЯО. Ф. 55. Оп. 1. Д. 168, 374, 375, 545; Оп. 2. Д. 124.

⁸ *Воронцов-Вельяминов А. П.* Ярославская губерния. СПб., 1851. С. 68. (Военно-статистическое обозрение Российской империи; Т. 4, ч. 2); *Марасанова В. М.* Предпринимательская деятельность купеческого рода Сорокиных в Ярославле (1786–1917): успехи, трудности, итоги // Вестник Ярославского государственного университета им. П. Г. Демидова. Серия Гуманитарные науки. 2015. № 2. С. 15–19.

⁹ ГАЯО. Ф. 501. Оп. 1. Д. 1463, 1568, 1569, 1575, 1576.

¹⁰ *Обнорская Н. В.* Пастуховы // Энциклопедия Ярославского края с древнейших времен до 1917 г.: Антология. Ярославль, 2009. С. 204–207.

¹¹ ГАЯО. Ф. 501. Оп. 1. Д. 858. Л. 18, 164.

¹² *Мельников П.* Нижегородская ярмарка в 1843, 1844 и 1845 годах. Н. Новгород, 1846. С. 77; *Обнорская Н. В.* Ярославцы Соболевы и кашинцы Зызыкины — родственники и конкуренты: К вопросу о династических связях купечества Верхневолжья // Традиции династий Верхневолжья: Материалы регион. науч.-практ. конф., Тверь — Калязин, 8–10 сент. 2003 г. Тверь, 2004. С. 159–167.

¹³ Описание Нижнего-Новгорода и ежегодно бывающей в нем ярмарки / Сие описание сост. на самом месте в 1827 г. г-м Лекоентом де Лаво]. М., 1829. С. 67–70.