

и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: Сб. материалов Третьей междунар. науч. конф. (Коломна, 24–26 сент. 2013 г.). Т. 2. Коломна, 2015. С. 149, 151.

²⁰ Долгорукий И. М. Журнал путешествия из Москвы... С. 112.

²¹ Кузнецов А. П. Моя родословная. Неоконченные воспоминания // Земство: Архив провинциальной истории России. Пенза, 1995. № 3. С. 132.

²² Исторический очерк развития торговых учреждений в России. С. 65–66; Положение о пошлинах за право торговли и промыслов и другие узаконения о производстве торговли и промышленности с разъяснениями по официальным сведениям. СПб., 1888. С. 34–36.

²³ ГАУО. Ф. 46. Оп. 1. Д. 211. Л. 16–16 об.

²⁴ РГИА. Ф. 1248. Оп. 7. Д. 2164. Л. 6.

М. И. Роднов

УФИМСКИЙ ХЛЕБ НА ЗЕРНОВОМ РЫНКЕ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА (вторая половина XIX — начало XX в.)

Одним из сюжетов экономической истории России, привлекающих слабое внимание исследователей, является изучение межрегиональных взаимосвязей (редкое исключение монография Н. Ф. Тагировой). Лишь в имперский период пресса и общественность открыто обсуждали проблему конкуренции регионов. В советское время эта тема находилась под строжайшим запретом, да и в наши дни, мягко говоря, не приветствуется.

Уже в крепостную эпоху из Уфы и иных пристаней бассейна реки Белой (притока Камы) регулярно отправлялись баржи с зерном. Хлеб вывозили помещики, чиновники, купцы. Главными пунктами назначения были Нижний Новгород и Рыбинск. Деревянные баржи строились однолетними, рассчитанными только на одну навигацию, в месте разгрузки их продавали на дрова. Судно шло медленно и долго. Вниз по рекам бассейна Белой спускались самосплавом, а с устья Камы баржи против течения вверх по Волге тянули артели бурлаков.

Подобный характер транспортировки и расчет на оптовую продажу всей партии хлеба сразу ориентировал предпринимателей на реализацию товара только в главных волжских центрах торговли (Нижний и Рыбинск). Баржи с уфимским хлебом миновали мелкие приволжские городки, не оказывая, скорее всего, никакого влияния на ситуацию на местных зерновых рынках.

Все изменилось с началом пароходного сообщения. Если по Каме оно началось в дореформенный период, то в Уфу первое паровое судно (кабестан и забегка с двигателями) пришло в 1858 г., хотя коноводные суда поднимались вверх по Белой и ранее. Примерно с 1870-х гг. сформировалась стабильная система речной торговли в бассейне реки Белой с притоками (крупнейший — река Уфа, судоходная на большом протяжении до границ с Пермской губернией), включавшая густую сеть пристаней, судостроение, ряд затонов, обслуживание фарватера. Вся хлебная торговля в прилегающих уездах была ориентирована на речные пристани, сложился социум предпринимателей (местных и пришлых).

По мере технической модернизации пароходного флота происходит укороение и удешевление доставки грузов, большую роль играет средний бизнес (владельцы одного или нескольких буксиров). К концу XIX в. основным центром поставок хлеба из Уфимской губернии становится Рыбинск и, через Мариинскую систему, Санкт-Петербург.

Но, одновременно, уфимский хлеб начинает поступать в небольшие при-волжские города и селения, в 1894 г. — в Кострому, Кинешму, Тверь, Городец и др. Так, в Городец прибыло 28 тыс. пудов хлеба из Уфимской губернии (примерно, одна баржа). Это село (волостной центр), лежавшее выше Нижнего по Волге, являлось крупной торговой пристанью, по переписи 1897 г. здесь проживало 6300 чел. При нормативе в 18 пудов на человека, годовое потребление хлеба жителями Городца составляло примерно 113 тыс. пудов. Одна баржа из Уфимской губернии заполняла треть местного продовольственного рынка.

При этом из Уфимской губернии по реке вывозились почти исключительно серые хлеба (рожь и овес), традиционно основное питание северорусского крестьянства. Наконец, особенностью судоходства в бассейне Белой был весенний сплав судов. Летом реки сильно мелели (средний уровень Белой в мае 547 см, в июне — 198), поэтому речным транспортом вывозился в основном хлеб предыдущего урожая. Зимой к пристаням крестьяне подвозили зерно, его сушили, очищали, упаковывали, перерабатывали в муку или крупу. Уфимский хлеб отличался высоким качеством, отсутствием сорных примесей.

Именно в весенние месяцы на средневолжские пристани от Нижнего до Рыбинска «обрушивался» приток уфимских грузов. Роль «троянского коня» играл также сам Рыбинск, откуда небольшими партиями прибывший хлеб развозился пароходами по соседним волжским пристаням (городкам и крупным селам). В мае, когда в Нечерноземье только шла посевная, на пристанях с барж разгружали первосортную и недорогую уфимскую рожь. Местные производители (крестьяне и помещики) сеяли, понимая, что цены уже упали, рынок заполнен привозным хлебом.

Обращая внимание на изучение конкуренции местного и привозного зерна на рынках Нижегородской, Владимирской, Костромской, Ярославской, Тверской, Вологодской губерний, хочется выделить необходимость тщательного анализа колебания местных (внутриездных) хлебных цен, установления их корреляции с функционированием волжской речной «дороги», а также местной системы перераспределения грузов.

Обработанные мною источники, в первую очередь публикации «Вестника Рыбинской биржи» о суточном приходе судов, показывают ситуацию только на самых крупных пристанях Волги. Что происходило на второстепенных речных рынках почти не известно, а именно они оказывали непосредственное и самое быстрое влияние на окрестное сельскохозяйственное производство. Как всегда, из поля внимания историков ускользает мелкий и средний бизнес.

По данным переписи речных судов в 1914 г. по Белой ходили буксиры костромского предпринимателя В. П. Скрипкина «Лесопромышленник» и «В. Скрипкин», жителя села Васильево Балахнинского уезда Нижегородской губернии П. Г. Чкалова «Приток»; М. Ф. Яковлев из Нижнего и Ветлуги на

мощных пароходах «Мантурово» и «Шомохта» (в 200 и 120 индикаторных сил) организовал товаро-пассажирские перевозки с Белой и Уфимки до Волги. Чкалов привел на Белую в 1914 г. даже собственную баржу тоннажем в 150 тыс пудов.

Наконец, буксиры держали многие мелкие предприниматели из Уфимской губернии (например, из Благовещенского завода, лежавшего немного севернее Уфы), которые, скорее всего, также работали на ближних маршрутах. Особенностью бельского пароходства было доминирование среднего бизнеса. Из-за сложного фарватера, мелководья, неустойчивости сборов зерна крупные судоходные компании закрепились на местном рынке лишь в начале XX в., когда волжское пароходство стало испытывать трудности в связи с конкуренцией железных дорог. Большую роль в товаро-пассажирских перевозках по Белой и Уфимке играли вятские и казанские фирмы.

Вообще, роль среднего и мелкого бизнеса в хлебной торговле была велика. В 1908 г. удельный вес крупных хлеботорговцев (от 160 тыс. пудов скупленного хлеба и выше) составлял в Уфе 67,9 %, Топорнино (совр. Кушнаренково) — 68,5 %, Бирске — 45,2 %, Дюртюлях — 36,2 %. Доля средних и мелких предпринимателей повышается ближе к устью Белой, где существовали более благоприятные условия навигации.

Чистопольский журналист И. Вяхирев в статье, опубликованной в центральной газете «Хлебное дело» за 6 (19) ноября 1908 г., даже выделял период с 1880 по 1896 г., как эпоху расцвета «мелких по наличности своего капитала, но очень крупных по оборотам» фирм, которых затем погубила череда неурожайных лет.

Любопытно, но сравнительно мелкий бизнес существовал и в экспортной торговле. Так, из Риги в 1899 г. морским путем ушли партии ржи в шведские порты Гальмстад (8307 пудов) и Истад (8568 пудов) и в датский порт Гольбек (8442 пуда). Их перевозили небольшие по грузоподъемности парусники, даже для реки Белой это совсем маленькие суда.

По мере технологического прогресса на речном транспорте (появление теплоходов, начало регулярных работ по очистке и углублению русла Белой) роль мелкого и среднего бизнеса возрастала. Как мелкие скандинавские предприниматели пересекали Балтийское море на небольших шхунах и вывозили из Риги русский хлеб для булочных, кондитерских, мельниц небольших приморских городков, также могла осуществляться доставка зерна и муки из Уфимской в средневолжские губернии. Транспортная доступность составляла буквально несколько дней.

При изучении состояния аграрного производства во всех верхневолжских и северных губерниях, начиная с Нижегородской, важнейшим фактором является анализ роли привозного хлеба, в каких объемах, когда он поступал, через какую транспортную систему распределялся? При этом необходимо, с моей точки зрения, особое внимание обращать на средний и мелкий местный бизнес.

Конкуренция хлеба восточных окраин имела глобальное значение. Русский зерновой экспорт заставил эволюционировать, например, датское сельское хозяйство от зернового к животноводческому направлению, такое же влияние он оказывал и внутри страны. Поэтому, например, распространенная

в литературе XIX в. и повторяемая затем критика трехполюя, как одного из основных факторов кризиса земледелия, не обоснованна. Конкуренция, начиная с первой половины XIX в., восточного хлеба была (и остается) главной причиной исчезновения зернового производства в историческом центре России.

В то же время, на самом уфимском зерновом рынке происходила не менее острая конкурентная борьба. Когда в 1888 г. Уфу железная дорога связала с Самарой, на местный рынок хлынула продукция из Оренбуржья. В 1894 г. с оренбургских станций в Уфу поступил 51 % всех хлебных грузов, а пшеничной муки — 74 %. Ранее из-за больших расстояний, около 400 км гужевым транспортом, продукция оренбургских степей в Уфу почти не ввозилась. Но присутствие южного зерна стало временным.

Самаро-Златоустовская магистраль перешагнула Уральские горы, став началом Транссиба, и местный аграрный рынок испытал сильнейшее давление с востока. В 1908 г. из Зауралья и Сибири в Уфу привезли 1,8 из 2,8 млн пудов хлебных грузов, или 63 %. Конкуренция дешевой и высококачественной твердой пшеницы с востока сохранялась до начала Первой мировой войны. Даже близкие к Уфе горные заводы, до которых по железной дороге несколько часов пути, основные объемы продовольствия получали с востока. Уфа же превратилась в своеобразный распределительный центр, снабжавший мельников, булочников и продавцов обширным ассортиментом различного зерна, муки и крупы.

Введенный внутренний тариф — так называемый «челябинский перелом», когда грузы, шедшие из Челябинска на запад по Самаро-Златоустовской магистрали через Уфу облагались повышенной пошлиной на короткие дистанции, особого тормозящего влияния не имел. Западнее Челябинска, например, лежал Миасс и ряд других станций, превратившихся в крупные центры вывоза зерна и муки. Для зауральских хлеботорговцев стоимость подвоза гужом зерна в Миасс или Челябинск не сильно отличалась.

Уфимские производители, испытывавшие сильнейшее давление с востока, внимательно следили за урожаями и ценами на сибирских рынках. Городское население предпочитало белый пшеничный хлеб, а лучшая крупчатка поступала с востока. Поэтому зерновое производство в Уфимской губернии к началу XX в. обрело четко выраженную экспортную направленность. Местная продукция вывозилась в основном в порты Балтийского моря, от Кенигсберга и Данцига до Петербурга. К примеру, в Ревеле хлебные грузы, прибывшие со станций Самаро-Златоустовской железной дороги (СЗЖД), занимали первые места в 1904, 1905, 1908, 1909 гг.; в 1904 г. 39 % всего поступившего в Ревель зерна составлял товар из СЗЖД.

Большие массы на наших рынках традиционно закупало интендантство. Уфимский хлеб речным путем в очень больших объемах поступал в Санкт-Петербург, достигнув максимума в 1909 г., когда 44,5 % всех привезенных по Неве в северную столицу хлебных грузов доставили из Уфимской губернии. За исключением северокавказской магистрали, уфимский хлеб отправлялся по всем железным дорогам Российской империи (в Финляндию ввоз производился через Санкт-Петербург, только в годы Первой мировой войны финские предприниматели стали непосредственно закупать муку в Уфимской губернии).

Таким образом, к началу XX в. сложилась система межрегиональной торговли и жесткой конкуренции на продовольственных рынках приволжских губерний. Дешевое и качественное зерно (мука, крупа) восточных регионов, в том числе из Уфимской губернии, почти исключительно речным транспортом в огромных объемах вывозилась в верхневолжские губернии. Не только в основных портах Нижнего Новгорода и Рыбинска, но и в небольших приречных городках и торговых селах разгружались баржи с бельских и камских пристаней. Какие бы передовые агротехнологии не вводили здешние производители, продукция восточных окраин стоила дешевле. Деревня (и помещики) верхневолжских и северных губерний либо должны были переключаться на животноводство, огородничество, выращивание технических культур (лен), либо уходить в город.

С середины 1890-х гг. на рынках Заволжья (Уфимская, Самарская, запад Оренбургской губерний) стал конкурировать еще более дешевый сибирский и зауральский хлеб (пшеница). Это оказывало сильнейшее влияние, заставляло снижать цены, усиливало вывозную ориентацию местных сельскохозяйственных производителей, для которых особое значение сохраняли верхневолжские (речные) рынки. Сибирский белый хлеб туда поступал по железным дорогам только кружным путем через Москву, что повышало стоимость. Речная поставка оставалась более дешевой, поэтому ржано-овсяные посевы в Уфимской губернии были потеснены пшеницей только на юге, в полосе СЗЖД. Традиционные покупатели серых хлебов — население русского Нечерноземья и севера, а также интендантство — сохранялись и в начале XX в.

Технологический прогресс на транспорте (а также развитие банковского кредита) усиливало роль мелкого и среднего бизнеса в межрегиональной торговле. Но слабая сохранность источников, разобщенность, региональная замкнутость историографий оставляет изученность данной проблемы совершенно недостаточной.

Л и т е р а т у р а

Китанина Т. М. Хлебная торговля России в конце XIX — начале XX века: Стратегия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика. СПб., 2011.

Роднов М. И., Дегтярев А. Н. Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX — начале XX века. Уфа, 2008.

Роднов М. И. Пространство хлебного рынка: (Уфимская губерния в конце XIX — начале XX вв.). Уфа, 2012.

Роднов М. И. Конкуренция регионов и «оскудение центра» России на рубеже XIX–XX вв. // Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. 2012. Типология и особенности аграрного развития России и Восточной Европы X–XXI вв.: XXXIII сессия симп. по аграрной истории Восточной Европы: Тез. докл. и сообщ., Брянск, 19–22 сент. 2012 г. М.; Брянск, 2012. С. 77–79.

Тагирова Н. Ф. Рынок Поволжья (вторая половина XIX — начало XX вв.). М., 1999.