

**«ПУТЕШЕСТВИЕ ВОЛЖСКОГО ХЛЕБА»:  
ТРАНСПОРТНЫЕ ПУТИ, КОРИДОРЫ В РОССИИ  
(XIX - НАЧАЛО XX в.)**

© 2015 Н.Ф. Тагирова

Самарский государственный экономический университет

Поступила в редакцию 13.04.2015

В статье автор рассматривает поэтапный процесс производства, движения и рыночного оборота зерна в Российской империи, выделяет три торгово-рыночных цикла, связующим звеном между которыми было транспортное перемещение зерна. Автор обозначает основные направления и пути экспорта поволжского зерна в начале XX в., роль транспортной инфраструктуры.

*Ключевые слова:* производство зерна, зерновой рынок, транспорт и транспортная зерновая логистика, Волга, Волжский речной бассейн, Российская империя, XIX - начало XX в.

В 2014 г. в Российской Федерации собрано около 110 млн. тонн зерна. Страна входит в группу стран, экспортирующих продовольствие. Зерновые продукты России поступают в Турцию, Египет, Иран и другие страны. Известно, что движение зерновых товарных потоков представляет собой многоплановый сложный процесс, включающий значительное число участников с разных сторон – покупателей и продавцов. Товаропоток должен быть защищен как в правовом отношении, так и с точки зрения организации перевозок. Сложившиеся траектории движения «обрастают» со временем множеством технических, технологических, кредитных, страховых и иных составляющих. Сегодня, как и столетия назад, это путешествие хлеба – главного продукта питания человека – представляет собой увлекательное и поучительное действо.

В начале XX в. Российская империя была одним из ведущих экспортеров зерна и муки, а представления о том, что Россия кормила зерном всю Европу, остаются достаточно устойчивыми в общественном сознании. Не оспаривая и не оценивая разные, часто противоположные позиции, посмотрим на эти вопросы в другом ракурсе.

Обозначим основные циклы этого путешествия, затем подробнее остановимся на транспортном этапе, направлениях движения и тех, кто его определял.

Рассмотрим, из каких этапов выстраивался путь хлеба, какими дорогами и коридорами он перемещался. В провозатые себе возьмем замечательного писателя XIX в. Сергея Васильевича Максимова, издавшего в 1873 г. книгу «Куль хлеба и его похождения»<sup>1</sup>. Отправимся вслед за писателем в этот путь. Из страны, «где рождаются все роды хлебов: ячмень, рожь, овес, пшеница, гречиха, просо, рис и кукуруза». Житом (жизнью)

*Тагирова Наиля Фаридовна, доктор исторических наук, профессор, заведующая кафедрой экономической истории. E-mail: tag-nailya@yandex.ru*

называли яровой хлеб на Руси. На юге, по черноземным местам, житом называли пшеницу, в Твери и на Верхней Волге – рожь. За рекой Волгой к Сибири всякое яровое зерно – жито (и греча, и пшеница, и ячмень, и овес); на севере по Волге к Архангельской губернии жито – только один ячмень. «Дальше тех пределов, на которых перестает подниматься и вызревать ячмень, не растет уже ни одного хлебного злака»<sup>2</sup>.

Производственный цикл. До того как отправиться в путешествие, хлеб проживал разные стадии: посев («Лучше голодай, а добрым семенем засевай», – гласит старинная пословица), созревание<sup>3</sup>, уборка, собирание его на поле (в снопы), молотья (отделение зерен от колосьев), после которой определяли примерный урожай. Далее зерно провеивалось и складировалось в амбары. После этого лучшие зерна крестьянин откладывал на семена и лишь после этого определял, сколько зерна пойдет на продажу и сколько можно употребить в пищу в течение всего следующего года. Современные нам исследователи называют этот расчет выявлением объемов рынка, или товарной массы. Объемы эти можно определять по-разному – на основе вывоза (и тогда исследуются материалы транспортной и водной статистики грузов) или на основе вычета из валового урожая объемов потребления хлеба и семенного фонда. Нормы потребления сильно варьировались по губерниям и районам, статистики могли учитывать либо прожиточный минимум (15-16 пудов на человека в год), либо более достоверный с учетом семенного фонда, необходимого фуража (от 17 до 22 пудов на человека в год). В разных подсчетах (при любом статистическом варианте) коренятся и разные суждения о степени богатства российской деревни, споры о котором не прекращаются и сегодня.

В 1850-1860 гг. на зерновой рынок страны поступало примерно 15% от собранного урожая, в конце века – около 18-20%, а в канун Первой

мировой войны (1913 г.), по разным подсчетам, от 26 до 33%<sup>1</sup>. Соотношение объемов потребления внутреннего и внешнего рынков перед войной было примерно одинаково: 49% – внутреннее потребление, 51% – внешнее<sup>4</sup>.

1-й, торгово-рыночный цикл начинался с момента вывоза хлеба из амбаров. И отсюда, с крестьянского амбара, начинался другой цикл его движения, или путешествия, превращения в товар. Рынок, даже если это ближайший базар, – другой мир, в котором также много участников, но с другими интересами и иным отношением к продаваемому зерну. Здесь хлеб – товар, подчинявшийся рыночной конъюнктуре, а не погодным условиям и крестьянским заботам.

Назовем основных участников базарного торга. Продавец (крестьянин или помещик, помещичий приказчик), скупщик (перекупщик, посредник – их было много и по-разному именовали в разных местностях). Все чаще в начале XX в., особенно в Заволжье или на Украине, крестьянские кооперативы продавали зерно. Среди крупных покупателей – представитель местного земства или военного ведомства, закупавшие зерно и муку для военных гарнизонов, агенты коммерческих банков, представители торговых российских или зарубежных экспортных фирм (комиссионеры), мукомольных фирм, торговые представители (комиссионеры). Из тех, что ближе к крестьянину, – скупщик (посредник) и владелец местной мукомольной мельницы. Из приезжих и незнакомых – агент коммерческого банка или экспортной конторы. Первые сделки совершены. Отсюда, с местного базара (пристани, железнодорожного полустанка), хлеб продолжал свой путь дальше. Начинался транспортный цикл его путешествия. Он мог измеряться сотнями и тысячами километров. На протяжении своего пути хлеб мог неоднократно поменять своего хозяина, меняли и меры его объемов. Сначала его мерили пудами и возами, а дальше счет начинался на вагоны, пакгаузы, тысячи пудов. Крупные оптовые партии зерна могли еще не двигаться с места, лежать в амбаре, на пристани или станции. На бирже товар выбирали по образцам, а сделкам вели счет вагонами или судами. Здесь имели последнюю информацию о ценах на зерно в мировых центрах, о сортах, использовали разные методы взвешивания, определения влажности и учитывали другие важные характеристики хлеба. Биржевая цена оказывалась главной при экспорте зерна и муки за границу и при переходе к последующему розничному обороту.

2-й торгово-рыночный цикл мог состоять из нескольких звеньев, в зависимости от целей участников: вывоз зерна на экспорт или для внутреннего, российского потребления, на переработку или на длительное хранение, для армии или городских жителей. Каждый из этих потоков

имел своих организаторов, свое направление перемещения, свои правила и нормы, которые невозможно игнорировать. На этом этапе рождались свои рынки. К примеру, рынок муки. Размол зерна на муку осуществляли и сами крестьяне, но большой размах имела и промышленная переработка. Каких только сортов муки не изготавливали в России! Муку мололи на ветряных и водяных мельницах, в личных крестьянских и купеческих хозяйствах, на единоличный капитал и паевой. В конце XIX в. в самых хлебобродных районах возводились купцами, чаще на складочных началах, паровые мельницы. В Поволжье местные мукомолы выдвигали до 20 сортов муки, удовлетворяя самым разным вкусам. Российскую муку охотно покупали и за границей.

3-й цикл розничной торговли. На начальных рассмотренных нами этапах торгово-рыночного эпоса хлеб собирался в партии. Здесь же, наоборот, шло его распыление. И это тоже был рынок. Его называли калачным и булочным, здесь продавали печеный хлеб в розницу.

Множество рынков, множество самых разных интересов, способов передвижений, согласований и споров сопровождало хлебный товар на этих перемещениях и путешествиях. На последнем этапе розничной торговли товар снова становился хлебом, булочкой или калачом, лепешкой или бубликом, пирожным или печеньем. И продавали его в магазинах, лавках, с лотков и в разнос.

Итак, в торгово-рыночном путешествии хлеба необходимым компонентом на всех его этапах была транспортная составляющая. На дальние расстояния хлеб перевозили преимущественно по воде или железнодорожным путем. Т.М. Китанина выделила 5 главных направлений движения товарных хлебных грузов:

1. Район юго-западных железных дорог. Зона притяжения – Бессарабия, Подольская, Киевская, Херсонская губернии. Отсюда зерновой товар двигался на север и северо-запад (Брест, Варшава, Данциг, Кенигсберг) и на юг (Одесса, Николаев).

2. Либаво-Ровенская железная дорога (притягивала грузы с территорий современной Украины и Белоруссии и переправляла в сторону Петербург – Варшава.

3. Из центральных районов Европейской России (Орел, Курск, Воронеж, частично Харьковская губ.) зерно перемещалось в западном направлении в сторону Риги.

4. Зерно из юго-восточных областей Европейской России в Москву, Петербург и другие потребительские районы страны поступало по 9 железнодорожным линиям.

5. Волжский бассейн представлял самостоятельное направление<sup>5</sup>.

Рассмотрим его подробнее. По подсчетам современных исследователей, соотношение водных и железнодорожных перевозок в Поволжье

до начала Первой мировой войны (1914 г.) было примерно равным (114 и 94,9 млн. пудов соответственно)<sup>6</sup>. Водный путь был дешевле, чем по железной дороге, привычной для участников торговли, крестьян прежде всего, хотя он имел естественные ограничения. Товарное движение по реке Волга и ее притокам шло столетиями. В первой трети XX в. почти 200 речных притоков к Волге и 900 пристаней составляли Волжский речной бассейн, а Великий Волжский путь действовал со времен средневековья<sup>7</sup>. Единое движение, связующее Белое, Балтийское, Черное, Азовское и Каспийское моря, осуществлялось благодаря Волге, ее притокам и перевалочным сухопутным отрезкам между близлежащими реками и озерами. Направление движения хлебных грузов определяла река, возможности речной связи, а также запросы мирового рынка, российских столиц<sup>8</sup>.

Движение на север, в сторону Петербурга и Балтийского моря, идет от верхневолжского города Рыбинска, последнего узлового торгового центра на реке. При Петре до Петербурга движение хлебных грузов шло из Рыбинска по притоку Волги – реке Тверцы до города Тверь. В трех верстах от Твери расположено местечко Волочок, где осуществлялся переволок (волочка). Тверца впадала в озеро Мстино, откуда текла река Мста, и далее озеро Ильмень – река Волхов – Ладожское озеро – Нева. На этом пути в 1704-1709 гг. была устроена Вышневолоцкая система каналов.

Другие пути от Рыбинска шли по построенным через 100 лет Тихвинской системе – через г. Мологу (по реке Мологе) и Мариинской системе каналов (от Волги по реке Шексне). Любая из этих систем соединяла Волгу с Невой, а Балтийское море с Каспийским. Северное направление движения оставалось ведущим. Главный потребитель – прибалтийские территории.

В направлении «Волга – море»: вниз, по течению, грузы шли к Каспийскому морю, а также по Волге к Азовскому и Черному морям шли в направлении к ближайшему соединению с рекой Дон. Попытки соединить Волгу с Доном каналом предпринимались еще при Петре I, но реализованы были только в советское время. Зерно из волжских губерний (южнее Самары – из Саратовской губернии, Царицына), а также южноуральских территорий (Уфимская губ.) в районы Черного и Азовского морей отправлялось в небольших количествах: шла мощная конкуренция местных производителей, которые поставляли высококачественную пшеницу и мировой ячмень на европейские рынки<sup>9</sup>. Портами приема хлебного груза были Одесса, Николаев, Феодосия, Керчь, Бердянск, Мариуполь, Таганрог, Ростов-на-Дону, Новороссийск. М.И. Роднов отмечает, что волжский путь активизировался при недороде на юге и высоких урожаях во внутренних губерниях – Уфимской, Оренбургской, в 1909 г.<sup>10</sup>

Вокруг волжского пути выстраивалась своя логистика и инфраструктура. Фактически это был еще «коридор» в дополнение к самой реке. Он включал ближайшие к Волге речные притоки и их пристани, в том числе с затонами для судов, где они зимовали, хлебные склады и амбары, портовое оборудование, судоремонтные мастерские и судостроительные предприятия. Для перевозки зерна использовали специальные суда, расшивы, пароходные баржи<sup>11</sup>. Речная инфраструктура находилась в частной собственности многочисленных пароходных обществ, компаний, тогда как общий надзор за движением по Волге осуществляло Министерство путей сообщения. Движение морских торговых судов контролировало Главное управление торгового мореплавания и портов Министерства торговли и промышленности<sup>12</sup>. Таким образом, общее представление о транспортных путях и «коридорах» движения главного российского товара – зерна в XIX – начале XX в. составить далеко не просто. Не было его, по-видимому, и у власти. Данное обстоятельство также сыграло определенно негативную роль в условиях начавшейся мировой войны и нарастания продовольственных трудностей.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Максимов С.В. Куль хлеба и его происхождения. М., 1982. С.8.

<sup>2</sup> Там же. С.11, 78.

<sup>3</sup> Сроки вызревания у всех культур разные: быстрее всех растёт гречиха – два месяца, 137 дней поспевают рожь, озимая и яровая. Но последняя должна еще дозреть недели две (149 дней), чуть меньший срок созревают овес и рожь, если температура немного повыше.

<sup>4</sup> Корелин А.П. Аграрный сектор в народнохозяйственной системе России (1861-1914) // Российская история 2011. №1. С.42-56.

<sup>5</sup> Китанина Т.М. Хлебная торговля в России в конце XIX- начале XX веков: Стратегия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика. СПб., 2011. С.72-73.

<sup>6</sup> Тагирова Н.Ф. Хлебный рынок Поволжья во второй половине XIX- начале XX вв. Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. М., 2000. С.29.

<sup>7</sup> Дубов И.В. Великий Волжский путь. Л., 1989.

<sup>8</sup> Подробнее см.: Китанина Т.М. Указ. соч. С.51-113, 173-261.

<sup>9</sup> Алавердов Э.Г. Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XIX-начале XX века. Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 1975; Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90-е годы XIX в. Ростов-на-Дону, 1966.

<sup>10</sup> Роднов М.И. Пространство хлебного рынка (Уфимская губерния в конце XIX - начале XX вв.). Уфа, 2012. С.63.

<sup>11</sup> Шубин И.А. Волга и волжское судоходство: История развития и современное состояние судоходства и судостроения. М., 1927. С.251.

<sup>12</sup> Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис. Отв. ред. Ю.А. Петров. М., 2014. С.368, 371.

**«TRAVEL OF VOLGA BREAD»:  
THE TRANSPORT ROUTES AND CORRIDORS IN RUSSIA  
(XIX - THE EARLY XX CENTURY)**

© 2015 N.F. Tagirova

Samara State Economic University

The author examines the gradual process of production, movement, market turnover of grain in the Russian Empire. She distinguishes three trade-market cycles, and the transport connections between them. The author refers the main directions of export of Volga grain in the early twentieth century

*Key words:* grain production, grain market, transport and transport grain logistics, Volga, Volga river basin, Russian Empire, 19<sup>th</sup> – the early 20th century.