

**Козулев Денис Андреевич**

аспирант Института истории  
и международных отношений  
Саратовского государственного университета  
им. Н.Г. Чернышевского

**РОЛЬ ВОДНЫХ ПУТЕЙ  
В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ  
САРАТОВСКОГО ПОВОЛЖЬЯ  
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX –  
НАЧАЛЕ XX В.**

**Аннотация:**

*Статья раскрывает роль водных путей в экономическом развитии Саратовского Поволжья во второй половине XIX – начале XX в. Дано описание пристаней, в которых на зимней стоянке находились суда. Приведены характеристики товарооборота, производившегося по Волге, показано количественное соотношение различных грузов, среди которых преобладала сельхозпродукция. Выявлены особенности взаимодействия государственных органов управления и предпринимательских кругов в деле организации грузовых и пассажирских перевозок по Волге, сделан вывод о том, насколько это сотрудничество было взаимовыгодно. Проведено сравнение стоимости перевозок в зависимости от различных критериев.*

**Ключевые слова:**

*водные пути сообщения, товарооборот, грузовые и пассажирские перевозки, сотрудничество, пристани, суда, Саратовское Поволжье.*

**Kozulev Denis Andreyevich**

PhD student,  
Institute of History and International Relations,  
Saratov State University

**THE ROLE OF WATERWAYS  
IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF  
THE SARATOV VOLGA REGION  
IN THE SECOND HALF OF  
THE XIX – EARLY XX CENTURIES**

**Summary:**

*The article discusses the role of waterways in the economic development of the Saratov Volga region in the second half of the XIX – early XX centuries. The river ports used for winter parking of boats and ships are described. The author considers the showings of commodity turnover executed along the Volga, the quantitative ratio of various goods, dominated by agricultural products. The paper deals with the features of interaction between state authorities and business community in the organization of cargo and passenger transportation along the Volga river. Conclusion about if this cooperation was mutually beneficial is made. The costs of transportation depending on various criteria are compared.*

**Keywords:**

*water ways, trade turnover, cargo and passenger transportation, cooperation, river ports, ships, Saratov Volga region.*

Водные пути всегда играли важную роль в экономической жизни Саратовского Поволжья, в первую очередь благодаря природной водной системе – реке Волге, по которой перевозилось большое количество грузов. Фактически она являлась «кровеносной системой» региона, особенно до появления и развития железных дорог.

Саратовские городские власти могли разрешать или отказывать купцам в аренде торговых площадей, находившихся на берегу Волги. Так, в конце XVIII в. купец Серебряников просил выдать ему в «Глухом переулке» место под торговлю, однако получил отказ [1, л. 4]. 20 октября 1802 г. рассматривалось дело о передаче места на берегу Волги напротив бывшей городской бани: предполагалось устроить на этом месте склады соляно-рыбных товаров, на что было получено разрешение [2].

На территории Саратовского Поволжья до открытия судоходного сезона зимовали десятки судов. Так, в 1868 г. при Саратовской пристани зазимовало 6 пароходов, 93 груженые и порожние баржи, 86 парусных судов разного наименования; при селе Черный затон Хвалынского уезда – 4 парохода, 8 барж; при селе Алексеевка Хвалынского уезда – 23 парохода, 49 барж; при селе Балаково Николаевского уезда – 9 барж; при селе Усть-Курдюм Саратовского уезда – 4 парохода, 17 барж; в Шахматовском затоне – 5 пароходов, 4 баржи; при деревне Дубовке Хвалынского уезда – 3 парохода, 4 баржи [3, л. 4–4 об.]. Но зимние стоянки в этих местах были плохо оборудованы, суда повреждались от начинавшегося весной ледохода, а их владельцы несли значительные убытки.

Местными органами власти было подсчитано, что если бы в Затоне была устроена зимняя пристань, то городской бюджет получал бы с парохода от 25 до 50 р., с баржи – от 15 до 25 р., с меньших судов – от 2 до 10 р. [4, л. 5]. Саратовский Волжский водный путь был частью Волжско-Камского водного бассейна, который назывался «русским внутренним морем». Эта непрерывная сеть пароходных сообщений протяженностью свыше 10 000 верст, соединявших между собой семнадцать губерний, в том числе Саратовскую [5, с. 910], имела как достоинства, так и недостатки.

К первым можно отнести достаточно развитые внутренние водные пути сообщения, которым не было равных во всем мире.

К середине XIX в. по количеству грузов, загружаемых на суда в Саратовской пристани, лидировала продукция сельского хозяйства. В основном это пшено, овес, различные крупы, а также мука. Так, только за 30 апреля 1857 г. купец Чваров вывез 8 095 пудов ржаной муки на сумму 1 095 р., 4 000 пудов гречневой крупы на сумму 1 000 р., сухарей 3 500 пудов на сумму 1 050 р., в тот же день купец Амулинов вывез 17 600 пудов ржаной муки на сумму 3 600 р., 2 400 пудов гречневой крупы на сумму 600 р. [6, л. 4]. За 15 июля 1858 г. купец Лев Гладков, кроме всего прочего, вывез 15 000 пудов ржаной муки на сумму 3 000 р., 21 июня 1858 г. купец Василий Макреников – 7 500 пудов ржаной муки на сумму 2 000 р., 23 июля 1858 г. купец Беуленов – 5 000 пудов пшеничной муки на сумму 1 500 р. [7, л. 17]. К концу XIX в. положение оставалось таким же. Например, с 1 по 15 июня 1894 г. вниз и вверх по Волге было перевезено 47 650 и 75 150 пудов пшеничной муки и 5 550 и 1 400 пудов ржаной муки соответственно [8, с. 21], тогда как мануфактурных товаров – 1 090 и 612 пудов. Всего же ежегодно за границу, а также для столичных и северных районов вывозилось порядка 1 000 000 пудов хлеба. Из них половина приходилась на сырые, малоценные породы – овес и рожь, которые не выдерживали долгих фрахтов и тарифов. Более ценные продукты: пшеница, греча и льняное семя – не нуждались в срочной перевозке в связи с непродолжительностью отправки хлеба за границу и оставались на месте до следующей навигации [9, с. 906].

В числе недостатков назовем ограниченное время навигации, которая не была всесезонной, а также не всегда удачное расположение стоянок, что видно из вышеприведенного примера. Вызывала вопросы также недостаточно гибкая тарифная политика. Все это нивелировалось с началом бурного развития железнодорожного транспорта, грамотное использование которого привело к резкому уменьшению значимости водных путей. К тому же железнодорожники всегда предлагали технические и экономические новшества.

К концу XIX в. основной перевалочной базой, по которой саратовский хлеб отправлялся за границу, оставался порт Санкт-Петербурга, действующий всего полгода. Из них самыми интенсивными были летние месяцы и первая половина сентября. Плодородные почвы Саратова находились от него на расстоянии 1 200–2 000 верст.

К концу XIX в. все большую конкуренцию водным путям Саратовского Поволжья представляли железные дороги, которые начали оказывать влияние в том числе и на перевозки по Волге. Настоящей гордостью общества Р.У.Ж.Д. стал паром «Саратовская переправа», построенный в английском Нью-Касле по последнему слову техники. За одну безостановочную смену он переправлял 192 вагона в одну сторону и столько же в другую на станцию Увек. Единственными препятствиями были мелководье, наносимые с Сазанки зыбучие пески и проблемы с разгрузкой на станции Увек. Эти проблемы устранены с постройкой Астраханской железной дороги и перестройкой ее путей с узкоколейных на ширококолейные [10, с. 723–724]. Не дошедшие до Санкт-Петербурга в течение навигации суда оставались зимовать на системах. Но здесь водный путь имел преимущество: к Волге примыкали Бологовская и Нижегородская железные дороги, которые являлись ее продолжением по пути к Санкт-Петербургу. Даже сложенные вместе тарифы на водные перевозки и перевозки по двум этим дорогам давали сумму меньшую, чем тарифы на прямую железнодорожную перевозку Саратов – Санкт-Петербург [11, с. 47–48].

В предвоенный и последующие за ним четыре года войны (с 1913 по 1916 г.) в условиях серьезного недостатка продовольствия с Саратовской и Покровских пристаней было отправлено только пшеницы 101 053 052 пуда и 45 256 777 пудов соответственно [12, с. 30–31]. Связано это было с положительной динамикой роста цен на хлеб и его достаточно большим урожаем в данный период. В самом Саратове к 1915 г. рожь поднялась в цене на 130 %, а пшеница – на 100 %.

Таким образом, можно констатировать, что вплоть до крушения Российской империи в торговле Саратовского Поволжья преобладал хлеб, что позволяло предпринимательским кругам, связанным с его перевозками, иметь достаточно большую прибыль, которая позволяла содержать собственные суда, торговые площади, брать в аренду перевозки по внутренним водным путям Саратовской губернии. Так, переправа через реку Волгу паромом из Саратова до Покровской слободы Новоузенского района с 1870 по 1873 г. по контракту производилась через доверенного саратовского купца В.В. Гудкова и его брата М.В. Гудкова из ежегодного платежа городу в размере 905 р. В 1873 г. состоялся торг на возможность пользоваться данной переправой. В торгах участвовало пять купцов и брат Гудкова. Торг выиграл последний, предложив цену в 1 081 р. в год. Однако городская управа посчитала даже эту, сильно завышенную цену достаточно низкой и предложила городской думе в январе 1874 г. провести новые торги, на что получила согласие [13, с. 7].

В начале XX в. большое внимание уделялось внутренним перевозкам по Волге. Предполагалось наличие у Саратова двух легких винтовых пассажирских пароходов, на 200 человек каждый, разделенных на классы и каюты, одного парового парома и одного буксирного парохода с достаточным числом барж [14, с. 118–119]. Представители Покровской слободы заявили, что условиями Покровской слободы определено два парохода без различия их типа, вмещающих не

менее 300 пассажиров, один буксирный пароход в 50 сил для перевозки грузов и гуртового скота, не менее 12 барж, поднимающих от 5 000 до 10 000 пудов [15, с. 120].

Предприниматель, желавший взять в аренду контроль на перевозку грузов по Волге, должен был обладать большими финансовыми средствами. Например, Андрей Федорович Письменный-Шумейко, в аренду которому была отдана переправа из Саратова в Покровскую слободу и обратно, был обязан до 1 января 1909 г. уплатить 8 112 р.: 3 806 р. с получением аренды и 4 306 р. в счет слободы [16, с. 67].

Для передачи арендатору переправы он также должен был обладать немалыми транспортными средствами: не менее двух пассажирских легковых мелкосидящих в воде винтовых парохода, разделенных на два класса и с крытой палубой, вместимостью не менее 200 пассажиров каждый, с отапливаемыми каютами, которые могли работать как летом, так и зимой; для перевозки грузов, лошадей с экипажами и разного рода товаров следовало иметь не менее одного парового винтового парома размером не менее 200 футов в длину и 30 футов в ширину с отделением на верхней палубе для пассажиров [17, с. 69].

За перевозку пешего пассажира, который нес свой груз в руках, на пароходе первого класса взималась плата в 15 к., на пароходе второго класса – 8 к. Проезд на паромов первого и второго классов стоил 5 и 3 к. соответственно. Бесплатно перевозились только дети до десятилетнего возраста в сопровождении взрослых, казенные транспорты, курьеры, почты, эстафеты, должностные лица, ехавшие по государственным заданиям и предъявившие соответствующие документы, а также их лошади и транспорт, госслужащие, предъявившие документ о бесплатном проезде, выданный городской управой.

С каждой лодки, которая проходила между рейсами пароходов от пяти утра до двенадцати часов дня, взималась плата в 100 к. Вместе с этим с каждого пассажира, которых в лодке должно было быть не более пяти, взимались 20 к. В ночное время эти расценки удваивались. С каждой верховой лошади с проводником взималась плата 15 к., с лошастью, впряженной в упряжки без груза, – 20 к., с грузом – 55 к. С самого транспорта, перевозимого без лошадей, также взималась большая плата: с порожних телег, фур, повозок – 15 к., с больших колясок, карет и экипажей – 50 к. Если в вышеперечисленные транспортные средства запрягались лошади, то с каждой из них взималась плата в 10 к. Плата за перевозку крупного рогатого скота (коров и быков) на баржах и паромов составляла 20 к.; мелкого скота: на паромов – 5 к., на баржах – 4 к.; ягнят до одного месяца – 2 к. Обращает на себя внимание большая плата за перевозку вина, водки и других спиртосодержащих жидкостей: с каждой бочки – 50 к., с каждого бочонка – 25 к. С каждого пуда других грузов взималось по 1 к., с громоздких тяжеловесных вещей – по 5 к. [18, с. 80–81].

В заключение можно сказать, что к началу XX в. водные пути Саратовского Поволжья продолжали оставаться важным фактором развития торговли и экономики региона в целом, объединяя интересы предпринимательских кругов и государственных органов, позволяя искать новые пути построения отношений между ними. Между тем с конца XIX в. водные пути начали постепенно уступать лидирующие позиции железным дорогам. Связано это было с всепогодным характером железнодорожных перевозок, их более гибкой и выгодной тарифной политикой. Внес свой вклад и топливный кризис, вызвавший удорожание топлива, используемого водными видами транспорта. Однако это уже тема отдельного исследования.

#### Ссылки:

1. ГАСО (Гос. арх. Саратов. обл.). Ф. 3. Оп. 1. Д. 167. Л. 4.
2. Там же.
3. Там же. Д. 60. Л. 4–4 об.
4. Там же. Л. 5.
5. Русское обозрение : журнал. 1893. № 6. Июнь. С. 910.
6. ГАСО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 26. Л. 4.
7. Там же. Л. 17.
8. Вестник Саратовского отделения Русского технического общества. 1912. № 46.
9. Протоколы заседания Саратовской городской думы за октябрь и ноябрь 1873 г.
10. Саратовская земская и сельскохозяйственная неделя. 1894. № 25.
11. Экономический бюллетень Юго-Востока России. 1916. № 3. Декабрь.
12. Там же. С. 30–31.
13. Сборник Саратовского земства. 1893. № 4.
14. Известия Саратовской городской думы. 1908. № 3.
15. Там же. С. 120.
16. Известия Саратовской городской думы. 1908. № 2.
17. Сборник Саратовского земства. 1893. № 4. С. 69.
18. Известия Саратовской городской думы. 1908. № 3. С. 80–81.

## References:

- Ekonomicheskiy byulleten' Yugo-Vostoka Rossii* 1916, no. 3, December, (in Russian).  
*Izvestiya Saratovskoy gorodskoy dумы* 1908, no. 2, (in Russian).  
*Izvestiya Saratovskoy gorodskoy dумы* 1908, no. 3, (in Russian).  
*Russkoye obozreniye: zhurnal* 1893, no. 6, June, p. 910, (in Russian).  
*Saratovskaya zemskaya i sel'skokhozyaystvennaya nedelya* 1894, no. 25, (in Russian).  
*Sbornik Saratovskogo zemstva* 1893, no. 4, (in Russian).  
*Vestnik Saratovskogo otdeleniya Russkogo tekhnicheskogo obshchestva* 1912, no. 46, (in Russian).