

Козулев Денис Андреевич**Kozulev Denis Andreyevich**

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

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

РОЛЬ ДОРОГ САРАТОВСКОГО ПОВОЛЖЬЯ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.

THE ROLE OF SARATOV VOLGA REGION ROADS IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE TERRITORY IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURIES

Аннотация:

В статье определяется значение дорог для развития экономики Саратовского Поволжья. С этой целью автором рассмотрены следующие вопросы: финансирование дорог, грузооборот по основным направлениям, специфика торговли в Саратовском Поволжье, факторы, положительно или негативно повлиявшие на развитие дорожного дела, основные рынки сбыта продукции, перевезенной по дорогам Саратовской губернии.

Ключевые слова:

экономика, дороги, финансирование, грузооборот, торговля, рынки сбыта, Саратовское Поволжье.

Summary:

The article defines the meaning of roads for economic development of Saratov Volga region. To this end, the author considered the following issues: roads funding, the freight turnover in the main areas, specific trading features in Saratov Volga region, positive and negative factors in road building development, main markets held on the roads of the Saratov province.

Keywords:

economics, roads, funding, freight turnover, trade, markets, Saratov Volga region.

Дорожное строительство всегда занимало важное место в экономическом развитии любой страны. Ведь даже «выбор правой или левой стороны движения зависел от доминирующего вида транспорта в обществе, а также определялся различными факторами – от колониализма, географических условий, особенностей военной и экономической ситуации до положений папских указов и обычаев, сохранившихся еще с древних времен» [1, с. 1]. Не является исключением и Саратовское Поволжье.

Значимость дорог этого региона для его экономического развития определялась такими факторами, как месторасположение, назначение дорог, уход и ремонт за ними. Эффективность эксплуатации дорог напрямую зависела от своевременного и грамотного осуществления ремонтных работ, которое обеспечивалось только при условии выделения достаточного объема денежных средств. При этом требовались постоянный мониторинг, ведение статистики дорожных работ и их финансирования. Дорога или мост, если действительно поддерживать их в исправном состоянии, представляют собой довольно сложные сооружения. В этом плане на примере конца XIX – начала XX в. можно проследить, как ситуация постепенно менялась к лучшему. Обратим внимание на финансирование дорожного строительства означенного периода.

Финансирование дорог можно разделить на две части: финансирование земскими уездами и городскими управлениями. Так, в 1892 г. сумма, выделенная первыми, составила 19 528 р. Эту сумму предоставили земства следующих уездов: Аткарский, Балашовский, Вольский, Камышинский, Петровский, Саратовский, Сердобский, Хвалынский, Царицынский. 32 103 р. было выделено Саратовским, Петровским городскими управлениями и городским управлением поселка Дубовки [2, с. 27]. Всего же в этот год на ремонт дорог и мостов было затрачено 51 631 р. Периодически колеблясь, на протяжении 1890-х гг. эта сумма продолжала оставаться довольно значительной, в частности в 1896 г. она была равна 66 961 р. [3, с. 28]. В начале XX в. эта сумма также была довольно значительной. Так, в 1901 г. она составила 226 931 р., что, однако, было на 64 130 р. меньше по сравнению с 1900 г. [4, с. 20]. В 1904 г. на ремонт дорог и мостов было выделено всего 21 147 р., при этом только три уездных земства предоставили деньги на данные цели: Аткарское, Вольское и Камышинское.

Постепенно начинала расти доходность от перевозки почты. Все почтовые грузы делились на следующие группы: 1) почтовой внутренней корреспонденции, 2) городской почты, 3) международной корреспонденции, 4) пересылки капиталов, 5) телеграфной почты. Вся почта, за исключением телеграфной, перевозилась по саратовским дорогам. Доход почтовых отделений в 1896 г. составил 358 248 р., телеграфных отделений – 269 718 р. [5, с. 29]. При этом на содержание почтовых и телеграфных отделений, вместе взятых, за это же время потратили 176 121 р.

В целом за период 90-х гг. XIX в. доходность от использования почты только возрастала. В 1892 г. она составляла 311 158 р. по почтовым отделениям и 231 952 р. по телеграфным отделениям. При этом затраты на их содержание составили 205 056 р. По показателям финансовой выгоды в этот год по сравнению с 1891-м доходность по почтовым отделениям увеличилась на 38 078 р., по телеграфным – на 45 218 р. [6, с. 29–30]. В 1895 г. эти показатели составили: 351 619, 263 778 и 223 848 р. соответственно [7, с. 32]. При этом на конец XIX в. протяженность почтовых сухопутных путей, т. е. движение почты по гужевым дорогам, сильно превосходила этот показатель на водных и железнодорожных путях [8, с. 30]: по первым она составляла 708 верст, по вторым – 325 верст, тогда как по грунтовым почтовым дорогам она составляла 1037 верст, а по грунтовым проселочным – 1992 версты. Важное место в деятельности саратовских почтовых служб занимали почтовые конные станции. Они сдавались в кондиции на 6 лет, находились в ведении казны под наблюдением почтово-телеграфного ведомства. На 1891 г. на этих станциях имелось: 350 лошадей, 36 писарей, 3 ямских старосты, 166 ямщиков. Земская почта существовала во всех уездах, кроме Камышинского, Петровского и Царицынского, – там содержали лошадей только для разъездов должностных лиц [9, с. 31].

Если рассматривать грузопоток по остальным дорогам Саратовского Поволжья, то здесь также обнаруживаются закономерности, вытекающие из его хозяйственно-экономического положения. Основную часть грузов, перевозимых по дорогам Саратовской губернии, составляли хлебные грузы. По саратовским трактам грузы направлялись к железнодорожным станциям и водным пристаням. Грузонапряженность отдельных крупных трактов была достаточно большой. Значения данного показателя за 1897 г. представлены в таблице 1 [10, с. 90].

Таблица 1 – Грузонапряженность основных крупных сухопутных трактов в 1897 г.

Наименование тракта	Грузонапряженность, т
1 Каменка – Поповка	14 400
Ветвь Багаевка – Есиповка	7 600
Ветвь Невежино – Есиповка	55 300
2 Озерки – Клещевский переезд	20 700
Ветвь Ненаркомовка – Клещевский переезд	20 100
Ветвь Тепловка – Клещевский переезд	25 200
Итого	143 300

Характерной особенностью производства хлеба в Саратовском Поволжье было то, что он производился в основном в помещичьих имениях, откуда, соответственно, шло большое количество грузов. Например, по Аткарскому уезду можно привести следующие данные [11, с. 88]. К станциям Аткарск, Лопуховка, Баланда и Елань тяготели 364 крестьянских селения, 125 помещичьих экономий и имений. Процентное соотношение хлеба, доставленного к этим четырем станциям из помещичьих хозяйств, было соответственно: 39, 46, 28 и 15 %.

Большим спросом с точки зрения сбыта сельскохозяйственной продукции пользовались рынки с достаточно большим оборотом. Основными продуктами, которые на них отправлялись, были рожь, пшеница, овес, просо, подсолнух, овощи, молоко, мука, чечевица и прочие сельскохозяйственные товары. Выделим наиболее значимые рынки сбыта сельскохозяйственной продукции исходя из того, сколько в среднем на них привозилось грузов (таблица 2) [12, с. 12–13].

Таблица 2 – Рынки сбыта хлебной продукции

Рынки	Количество грузов, т
Саратовский	91 341
Станция Базарный Карабулак	25 640
Большой Карабулак	11 943
Петровский	9 053
Станция Татищево	6 295
Станция Бурасы	4 915
Станция Вихляйка	2 062
Нижние Бурасы	905
Аткарский	787
Чардымский	637
Сосновка	372
Синодский	348
Станция Галанино	327
Усовский	61
Балтайский	54

Большой популярностью пользовались ярмарки, товар для которых также привозился по местным дорогам. Охарактеризуем три самые большие ярмарки. Троицкая ярмарка (недалеко от посада Дубовка) открывалась ежегодно с 10 мая и имела достаточно большой товарооборот. Так, в 1891 г. он составил 685 000 р. привезенного товара, реализовано товара на 628 500 р. Основными товарами на этой ярмарке были железо и изделия из него, медные и скобяные, льняные и пеньковые изделия. Вторая по значимости – Ивановская ярмарка – открывалась в середине августа в слободе Рудне. На эту ярмарку в 1891 г. было привезено товара на сумму 338 100 р., реализовано – на 62 637 р. Основные товары: скот, кожа, бумажные и шерстяные изделия. Третьей по значимости может быть названа ярмарка в селе Беков Сердобского уезда. В 1891 г. на нее было привезено товара на сумму 327 300 р., реализовано – на 126 665 р. [13, с. 11]. Основные товары: лошади, бумажные и шерстяные изделия.

Обращает на себя внимание большая разница между привезенным и реализованным товаром в денежном исчислении, которая являлась постоянно изменяющейся величиной. Так, в 1891 г. по трем вышеназванным ярмаркам выручка составила 817 802 р., что на 103 838 р. меньше по сравнению с 1890 г. Объяснялось это прежде всего тем, что крестьяне – основные покупатели на этих ярмарках – получали прибыль от реализации хлеба. А в 1891 г. она по причине неурожая была не такой высокой. Соответственно, из-за меньшей выручки крестьяне смогли приобрести гораздо меньше товаров.

В заключение отметим, что, несмотря на имевшиеся достижения в области дорожного хозяйства и его важность для торговли в Саратовском Поволжье, оставался нерешенным ряд проблем. Это недостаточное финансирование, зависевшее от многих экономических факторов, не всегда квалифицированный качественный ремонт и обслуживание дорог, недостаточная собственная производственная база.

Ссылки:

1. Kincaid P. The rule of the road: an international guide to history and practice. London, 1986. 249 p.
2. Статистический обзор Саратовской губернии и отчет губернского статистического комитета за 1892 г. Саратов, 1893.
3. Статистический обзор Саратовской губернии и отчет губернского статистического комитета за 1896 г. Саратов, 1897.
4. Статистический обзор Саратовской губернии за 1900 г. Саратов, 1901.
5. Статистический обзор Саратовской губернии и отчет губернского статистического комитета за 1896 г. С. 29.
6. Статистический обзор Саратовской губернии и отчет губернского статистического комитета за 1892 г. С. 29–30.
7. Статистический обзор Саратовской губернии и отчет губернского статистического комитета за 1895 г. Саратов, 1896. С. 32.
8. Приложение к всеподданнейшему отчету Саратовского губернатора. Саратов, 1892.
9. Там же. С. 31.
10. Экономическое обследование гужевых дорог Саратовской губернии. Аткарск, 1929.
11. Там же. С. 88.
12. Дорожное строительство в Саратовском уезде в связи с проектом нового гужевого устава. Саратов, 1901.
13. Приложение к всеподданнейшему отчету ... С. 11.

References:

- Economic survey of the animal-powered roads in Saratov province* 1929, Atkarsk, (in Russian).
Kincaid, P 1986, *The rule of the road: an international guide to history and practice*, London, 249 p.
Road construction in Saratov district due to the draft of the new animal-drawn charter 1901, Saratov, (in Russian).
Statistical review of Saratov province and report of the provincial statistical committee for 1892 1893, Saratov, (in Russian).
Statistical review of Saratov province and report of the provincial statistical committee for 1895 1896, Saratov, p. 32, (in Russian).
Statistical review of Saratov province and report of the provincial statistical committee for 1896 1897, Saratov, (in Russian).
Statistical review of Saratov province for 1900 1901, Saratov, (in Russian).
The appendix to the most devoted report of the Saratov governor 1892, Saratov, (in Russian).